FLOTA NARODOWA

N 1

STYCZEŃ

1929



ENERAŁ MARJUSZ ZARUSKI
EKRETARZ GENERALNY KOMITETU
LOTY NARODOWEJ

RGAN KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

CENA ZŁ. 1,50 GR.

FLOTA NARODOWA

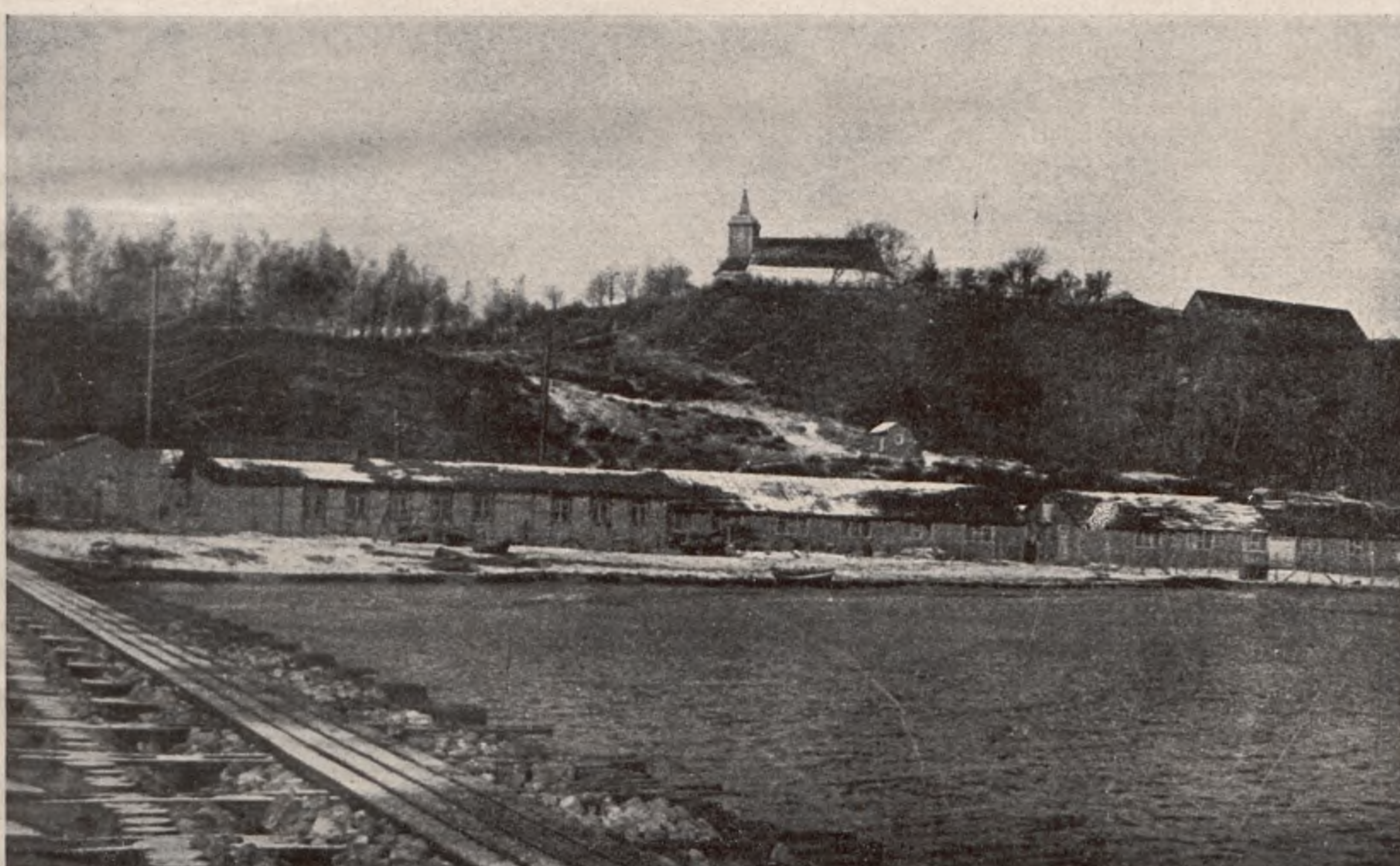
Organ Komitetu Floty Narodowej

POD REDAKCJĄ
STANISŁAWA LECH-TOMCZAKA I RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO

ROK II. WARSZAWA, STYCZEŃ 1929 R. Nr. 1.

WSZYSTKIM NASZYM CZYTELNIKOM, SYMPATYKOM ROZBUDOWY POLSKIEJ MARYNARKI MORSKIEJ ŻYCZYMY WSZELKICH POMYŚLNOŚCI W NOWYM ROKU 1929.

REDAKCJA.



Oksywie: Warsztaty polskiej marynarki wojennej. *Fot. Photoplat.*

POLSKA POLITYKA MORSKA

INŻ. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI:
(Minister Przemysłu i Handlu).

POLSKA NA MORZU[1]).

Wiele jest faktów w historji, faktów doniosłych lub małych, wiekopomnych lub przemijających, wiele jest zwycięstw oręża i zwycięstw myśli ludzkiej, wiele czynów indywidualnych i czynów zbiorowych, bohaterskiego życia lub bohaterskiej śmierci, które zostały utrwalone w pamięci współczesnych i przyszłych pokoleń w architekturze kamienia lub bronzu. Już nieraz pamięć faktu lub człowieka ginie, ale symbol niezniszczalny trwa całe tysiąclecia i świadczy swoją wymową, że tam rozgrywał się jakiś etap historji ludzkiej.

W połowie r.u. (1928) podjęta została myśl budowy pomnika *„Zjednoczenia Ziem Polskich"* w Gdyni, w tej światowej bramie, prowadzącej do Polski, w tem najmłodszem mieście naszem, na dźwięk imienia którego żywiej zabić musi serce każdego Polaka, u źródła niespokojnych fal morskich, otwierających niewyczerpane możliwości pracy polskiej, dla własnej przyszłości własnego postępu i rozwoju. Będzie to pomnik, mający usymbolizować cześć Polski dawnej, dzisiejszej i przyszłej dla własnego morza, mający usymbolizować myśl, że niema bodaj zakątka w całej Rzeczypospolitej, któryby nie był nerwami pracy gospodarczej związany z polskiem morzem, mający usymbolizować fakt sprawiedliwości dziejowej, która oddała Polsce ten warsztat pracy, bez którego w Polskich warunkach geograficznych nie można mówić i myśleć o prawdziwym rozwoju ekonomicznym, o podniesieniu cywilizacyjnem i kulturalnem tego społeczeństwa, które przez swą własną pracę chce się złączyć jak najściślej z cywilizacją i kulturą Europy Zachodniej.

Już dziś można zapewnić, że myśl ta będzie zrealizowana w ciągu kilku lat, gdyż ofiarność społeczna na ten cel jest duża i poważne środki materjalne już zostały zebrane, choć jest to dopiero początek akcji. Ale fakt ten sam w sobie ma znaczenie drugorzędne, nawet jako symbol historji polskiej, rozgrywającej się od tylu wieków nad brzegami Bałtyku.

Istotna i głęboka treść pomnika gdyńskiego — to jego myśl wewnętrzna, wiodąca swój rodowód od dwóch wielkich ideałów ludzkości — od *ideału prawa i ideału pokoju.*

Czyż bowiem w tych dwóch słowach nie zamyka się cały program polityki morskiej Polski? Czyż nie są one treścią naszych wysiłków i naszych rezultatów pracy na tym pięknym odcinku polskiego wybrzeża?

Te dwa, najbardziej bezbronne słowa posiadają hart kamienia i hart spiżu. Są one punktem wyjściowym wielkich konsekwencyj. Są one wielką wartością i wielką mocą naszą.

Pokój jest niezbędną, jedynie możliwą atmosferą prawa. Prawo jest fundamentem pokoju. Ale i prawo może mieć różne pochodzenie. Jest więc prawo zwycięscy, prawo miecza, siły i faktu dokonanego, jest również prawo w naturze i biologji stosunków, jest prawo sprawiedliwości i prawdy, prawo objektywnej historji. Prawo pierwsze, prawo zwycięzcy — jest zwykle przemijające; drugie jest zawsze trwałe i niezniszczalne. W historji epok ludzkości zwycięskie prawo zawsze bowiem jest silniejsze od prawa zwycięzcy. Jakież więc prawa Polski tkwią nad brzegami Bałtyku? Szedł ku morzu, ku falom Bałtyku i Bolesław Śmiały i Balesław Krzywousty, szedł Władysław Łokietek i Władysław Jagiełło, święcąc wielkie tryumfy oreżne. Od połowy XV wieku, od pokoju toruńskiego dzierży Polska we władaniu Pomorze Gdańskie aż prawie po koniec XVIII wieku. Ale nie wojny były legitymacją Polski nad Bałtykiem. Akcja samej ludności, samego społeczeństwa, akcja takich Związków Jaszczurczych, wspólność rasowa i plemienna, sięgająca zamierzchłych czasów historji, i wspólność pracy gospodarczej—to najdawniejsze źródło praw polskich. Jeżeli gdzie, to nad Bałtykiem dawna, historyczna Polska nie szukała zaborów, lecz jedynie broniła, broniła słabo, swoich naturalnych praw, swojej ludności, swoich uprawnień do życia. A słabość tej obrony, obrony prawa słuszności przed prawem zwycięzców—zwycięzców nie tyle orężnych, ile zwycięzców w codziennej, ekspansywnej, organizacyjnej i zaborczej pracy—nietylko ścieśniła w ostatecznym bilansie prawa Polski do nieznacznego skrawka wybrzeża morskiego, ale najistotniej i najmocniej przyczyniła się do samego upadku politycznego dawnej Polski.

I dziś nie miecz, lecz prawo i sprawiedliwość dziejowa oddała Polsce władanie nad skromnym odcinkiem wybrzeża bałtyckiego. Z dawnych wielkich praw bałtyckich Polski pozostała tylko resztka, tylko okruch, tylko kilkudziesięcio-kilometrowy pas zetknięcia z morzem — i jest to dziś całe prawo Polski. I jako prawo musi być uszanowane. Jednakże na tem małem prawie może być zbudowana wielka przyszłość, wielką, trwałą i niezłomną, celową i ofiarną, świadomą i powszechną pracą. Oto istotne źródło, oto fundament, oto założenie *naszej polityki morskiej.* Czynimy też wysiłki nad przekształceniem tego pięknego, pustego wybrzeża, wybrzeża lasów, piasków, urwisk i fal — w narzędzie gospodarcze, w narzędzie handlu i przemysłu, w warsztat pracy nad podniesieniem poziomu ekonomicznego społeczeństwa. Martwy obraz zapełnić chcemy życiem, niesiemy tam — z takim trudem zaoszczędzony—kapitał społeczny polski, polską pracę i myśl, otwierając szeroko dla swobodnej współpracy międzynarodowej nasze drzwi morskie. Nie symbol miecza przynosimy falom Bałtyku, lecz symbol bandery handlowej. Nie prawo walki, lecz prawo pokoju. Jeżeli jakiegoś zwycięstwa pragniemy tam, na wybrzeżu morskiem—to jedynie zwycięstwa prawa i pokoju, i zwycięstwa nad sobą! Jest to bowiem współcześnie nasz najważniejszy największy, najbardziej podstawowy postulat dziejowy.

Musimy pokonać martwotę naszych bogactw naturalnych, naszych surowców rolniczych i przemysło-

[1]) Odczyt wygłoszony w auli Uniwersytetu Poznańskiego w dn. 9 grudnia 1928 r. (Przemysł i Handel. 1928).

wych. Musimy przemienić je w dobra społecznie użyteczne. Musimy pokonać nędzę naszej ludności, rozwinąć jej potrzeby i jej konsumpcję. Musimy zabezpieczyć prawo do pracy miljonom obywateli i tym setkom tysięcy, które corocznie przyrastają i muszą w kraju pozostać. Musimy nastawić myśli i wysiłki naszego społeczeństwa na zagadnienia produkcji i handlu, bo w tem leży zdrowy rozwój organizacji państwowych. Musimy pogłębić zrozumienie wartości współpracy międzynarodowej, musimy postawić ją na najwyższym i najwłaściwszym poziomie. Musimy na podstawie rozwoju gospodarczego, na podstawie podniesienia normy życia i dobrobytu społecznego przeorać do głębi twórcze pierwiastki naszej kultury i cywilizacji. Musimy zaszczepić jak najgłębiej poczucie wartości pokoju i wartości prawa w społeczeństwie, przy otwarciu mu nieskrępowanej możliwości rozwoju gospodarczego we własnem państwie. Musimy więc zbudować własnym wysiłkiem nową, od podstaw aż po szczyty nową Polskę, świadomą swej idei państwowej i historycznej. Wydaje mi się, że jednym z najważniejszych czynników tej rekonstrukcji wewnętrznej, rekonstrukcji psychicznej i materjalnej społeczeństwa jest pchnięcie Polski w kierunku realizacji dalekosiężnej w konsekwencji polityki morskiej.

W pierwszych latach niepodległości Polski, bezpośrednio po zakończeniu procesu całkowania ziem i dzielnic w jednolite państwo, wartość własnego wybrzeża morskiego i potrzeba określonej polityki morskiej z natury rzeczy i położenia nie mogły wyraźniej się przejawić. Tysiące najprymitywniejszych potrzeb życia wołało o realizację. Całą uwagę społeczną wiązały sprawy wyżywienia ludności, odbudowania setek tysięcy spalonych siedzib ludzkich, stworzenia zawiązków organizacji państwa, jego administracji, bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego, stworzenia jednolitego prawodawstwa, waluty, zrównoważenia budżetu. Zagadnienie morza zabłysło tylko przypadkowo i fragmentarycznie, gdy w czasie wojny sowiecko-polskiej okazało się, że dostęp Polski do morza przez Gdańsk nie jest zupełnie nieskrępowany, gdy wyładunek amunicji w groźnej chwili obrony Polski przed zagładą napotkał na niespodziewane trudności.

Jakkolwiek moment ten już nigdy nie zatrze się w pamięci Polski, to jednak inne względy zaważyły decydująco na podjęciu przez państwo *czynnej polityki morskiej*. Były to względy natury polityczno-gospospodarczej.

Tym motorem, wyrzucającym na porządek dzienny zagadnienie polityki morskiej, jako zagadnienie nietylko aktualne, ale zagadnienie wprost życiowe — stał się potęguiący się stopniowo rozwój przemysłu i handlu. Ruch drobin gospodarczych w zamkniętym organizmie Polski wzrasta. Powiększa się stale ilość warsztatów pracy i ilość produkcji, a więc wzrasta ilość tych drobin, atomów gospodarczych, wysyłających — jak ciało promieniotwórcze — emanację swojej pracy w postaci towarów; również potęguje się obrót towarowy, wzrasta szybkość ruchu tej emanacji. Rolę tę spełnia handel. Wielka część tej emanacji towarowej jest absorbowana przez rynek wewnętrzny. Mimo szybkiego wzrostu zdolności absorbcyjnej rynku wewnętrznego, część tych drobin pozostaje niezaabsorbowana. Wzrasta więc wewnętrzne ciśnienie gospodarcze. To ciśnienie gospodarcze musi wyjść przez jakiś wentyl bezpieczeństwa nazewnątrz, gdyż inaczej grozi pogłębienie się i stabilizacja kryzysu gospodarczego. Sprawę samą pogarsza nietylko nadmiar surowców i nadmiar niezatrudnionych rąk do pracy, ale również nieodparta konieczność rozwoju importu do Polski. Państwo „drewniane“ przestawia się w szybkiem tempie na państwo „murowane“. Wygłodzona ludność przychodzi stopniowo do głosu jako konsument. Wzrasta więc dowóz maszyn i środków produkcji, surowców i materjałów pomocniczych, wzrasta import towarów, niewytwarzanych w Polsce, a stanowiących przedmiot szerokiej konsumpcji. Polska natomiast nie posiada wolnych kapitałów, ulokowanych zagranicą, których odsetki pozwoliłyby na zapłacenie ceny importu. Jeden tylko wielki kapitał posiada Polska zagranicą — swoją emigrację. Ale konjunktura dla tego drogocennego kapitału jest zła, a saldo jego dochodów, dopływających do Polski, maleje. A więc eksport towarów staje się koniecznością życiową Polski. Musi on dla produkcji uzupełnić konsumpcję rynku krajowego i dać możliwie pełne obciążenie i wyzyskanie warsztatów pracy, musi on zaabsorbować choćby część wolnych rąk, poszukujących zatrudnienia, musi on zwiększyć stopień wyzyskania bogactwa własnych surowców, musi on zapłacić zwyż trzymiljardowy rachunek importu.

Tymczasem zasiąg gospodarczych obrotów towarowych, zasiąg handlu międzynarodowego Polski jeszcze z okresu przedwojennego jest bardzo mały, sztucznie ścieśniony prawie do granic dawnych państw zaborczych. Pośrednictwo rynków sąsiednich powoduje trzy ważne konsekwencje. Cena importu wzrasta o koszt pośrednictwa, cena eksportu maleje o ten sam współczynnik z tego samego powodu. Saldo wartości w tym obrocie kurczy się na niekorzyść Polski. To dwie współrzędne konsekwencje. A trzecia jest jeszcze dotkliwsza. Konjunktura obrotu towarowego z zagranicą podlega bezpośrednio tym wszystkim fluktuacjom, które te rynki dla przeróżnych przyczyn wytwarzają. Wprawdzie bowiem stosunki wymiany handlowej z Czechosłowacją, Łotwą i Rumunją rozwijają się stale i niezawodnie ku obopólnej korzyści, ale łączna długość granicy z tymi sąsiadami wynosi zaledwie ok. 1.000 km. Granica z Rosją Sowiecką, wynosząca również około 1.000 km., pozostaje od szeregu lat dla polsko-rosyjskiego obrotu towarowego prawie martwa. Wywozimy dziś około 1% wartości eksportu obecnej Polski do obecnej Rosji w porównaniu do okresu przedwojennego. Stosunki gospodarcze na granicy polsko-niemieckiej; wynoszącej około 1.400 km.—jakkolwiek bardzo żywe—pozostawiają też bardzo dużo do życzenia od czasu podjęcia przez Niemcy zarządzeń prohibicyjnych przeciwko importowi węgla polskiego i następnego zaostrzenia stosunków celnych, wbrew biologji obu uzupełniających się rynków. Osmoza towarowa i tu napotyka na opory w mechanice cyrkulacji handlowej, a ciśnienie gospodarczych drobin wyładować się i wyrównać i na tej granicy nie może. Wreszcie granica litewska, wynosząca ok. 400 km., otoczona jest drutem kolczastym dla racjonalnej wymiany towarowej. Gdzież więc jest wyjście z tych trudności, gdzież możność wyładowania własnego ciśnienia gospodarczego, niezbędna dla coraz szerszego otwarcia własnego rynku dla dwustronnej gospodarczej współpracy międzynarodowej? Już wątpliwości ulegać nie może, iż te jedyne możliwości leżą właśnie na tym małym skrawku wybrzeża polskiego, na tej ruchliwej i płynnej granicy, łączącej Polskę z całym światem, na tej

granicy, nie znającej wojen celnych i murów chińskich, uzdolnionej najbardziej do poddania się czystym imperatywom praw ekonomicznych.

Małą wartość miałoby opisywanie tych wszystkich, codziennych tysiącznych trudności i oporów, które napotyka realizacja polskiej polityki morskiej. Trudności i przeszkody są właśnie po to, aby je pokonywać i zwyciężać. Analiza ta może być rolą przyszłego historyka. Dla nas wystarczy stwierdzenie faktu, że pewna część programu została z powodzeniem zrealizowana w ciągu krótkiego okresu kilku lat, oraz że olbrzymi program, obejmujący pracę kilku pokoleń—czeka jeszcze na swą realizację. To, co dziś wydaje nam się w realizacji naszej pracy wielkiem, musi się stać małem wobec nieodpartych zadań przyszłości.

Dotychczasowy postęp wyraźnie oświetlają następujące zestawienia cyfrowe. Gdybyśmy więc rok 1925, t. j. rok, w którym rozpoczął się już intensywniejszy przeładunek w Gdyni, przyjęli jako rok porównawczy, wyrażając obrót towarowy w tym roku w portach w Gdyni i Gdańsku jako równy 100, to sumaryczny przeładunek w obu tych portach wyrazi się w latach następnych następującemi wskaźnikami: w 1926 r.—241, w 1927 r.—317 i w 1928 r. (w przeliczeniu na na podstawie 10 mies.)—360. Oddzielnie te same wskaźniki, przy tem samem założeniu, wykazują w latach 1926—1928: dla Gdańska liczby 232, 290 i 294 oraz dla Gdyni—800, 1.723 i 3.846.

Jakąż jednak rolę odgrywają oba te porty w stosunku do całego życia gospodarczego Polski? Dopiero bowiem ta charakterystyka jest w stanie zarysować wagę zagadnienia morskiego Polski. Tak więc w 1922 r. obrót towarowy polski przez wybrzeże morskie wynosił zaledwie 970.000 ton, przy sumarycznym obrocie towarowym w handlu zagranicznym, wynoszącym 13.268.000 t. Oznaczało to, iż zaledwie 7,3% przeszło przez polski dostęp do morza. Od 1924 r. następują bardzo charakterystyczne zmiany. Analizę tych zjawisk syntetyzują dobitnie następujące liczby (w tys. ton):

	Sumaryczny obrót w handlu zagranicznym	Z tego przez: wszystkie granice lądowe	granicę morską	Udział procent. obrotu towar. morskiego
1924	18.153	15.768	2.385	13.1
1925	17.013	14.238	2.775	16.3
1926	24.742	18.028	6.714	27.1
1927	25.259	16.465	8.794	35.0
1928 [1])	26.400	16.400	10.000	38.0

Liczby te mówią już bardzo wiele. Eksport polski dopiero się formuje i organizuje. Zadania jego są coraz większe wobec rozwoju importu. Tymczasem granice lądowe nie wykazują już silniejszego rozwoju w absorbcji towarowej. Nawet wojna celna niemiecka — z wyjątkiem przejściowego okresu 1925 r. — nie zdołała osłabić widocznie i poważnie tego ruchu, tak jak z drugiej strony rozwój konjunktury wewnętrznej nie zdołał jej ożywić. Liczby wykazują znaczną stabilizację. Jeden kilometr granicy lądowej przepuszcza rocznie w obie strony ok. 4.400 ton towarów. Natomiast niezwykle silny rozwój zdolności osmotycznej towarów wykazuje granica morska. Udział jej w handlu międzynarodowym Polski wzrasta zarówno w skali procentowej, jak też w skali bezwzględnej. Jeden kilometr granicy morskiej przepuszcza w 1928 r. 137.000 ton towarów, co oznacza, że w ruchu towarowym już obecnie granica morska przedstawia wartość 31 razy większą, niż ten sam odcinek granicy lądowej.

Liczby te wyrażają również rezultat prac, dokonanych w Gdyni. W ciągu ostatnich dwóch lat zostały zmobilizowane bardzo poważne kapitały państwowe i prywatne dla rozbudowy Gdyni-portu i Gdyni-miasta, i dały duży rezultat gospodarczy. Można powiedzieć, że bardzo znaczna część eksportu, przeprowadzonego przez Gdynię, nie mogłaby wogóle być zrealizowana na innej drodze. Można też objektywnie stwierdzić, iż *pomyślne zneutralizowanie skutków wojny celnej niemieckiej* zawdzięczamy wyłącznie tym dwum czynnikom: ożywieniu konsumcji na rynku wewnętrznym i rozwinięciu handlu morskiego.

Jednakże zadania, ciążące zarówno na czynnikach państwowych, jak czynnikach społecznych, pozostają w dalszym ciągu olbrzymie. Rozwój gospodarstwa polskiego znajduje się dopiero w zarodku, a następować on będzie tem prędzej, tem niezawodniej, tem potężniej, im silniej zwiąże się państwo z pozytywną pracą gospodarczą na morzu. Gdynia nie może być tylko bramą przepustową dla towarów polskich. Musi być ona aktywnym inicjatorem w dziedzinie handlu morskiego. Musi ona współdziałać w organizowaniu polskiego handlu morskiego, polskiego eksportu i importu bezpośredniego do Polski. Liczne i ważne towary przychodzą do nas jeszcze przez porty obce, bez specjalnych uzasadnień gospodarczych.

Ta sama rola przypada w udziale Gdańskowi. Świetny rozwój Gdańska i jego pomyślna przyszłość leży w aktywie pojętej kolaboracji z rozwojem życia gospodarczego Polski. I Gdańsk—podobnie jak to już czyni Gdynia—musi sam organizować i rozwijać handel wewnętrzny w oparciu o rynek polski. Bierna rola, rola ekspedytora i inkasenta opłat portowych, czysta rola pośrednika, pracującego na wysokiej prowizji, mogłaby przynieść w przyszłości bardzo ujemne następstwa. Już dziś należy zdawać sobie sprawę z tego, że w przyszłości eksport drzewa i węgla może i powinien ulec redukcji. Te dwa towary zaś stanowią dziś główną podstawę tonażu obu portów: Gdańska i Gdyni. Jest to więc korzystny okres przejściowy, w którym muszą być zmobilizowane środki organizacyjne i techniczne dla zróżniczkowania pracy i charakteru jakościowego handlu morskiego, dla nawiązania najszerszego i bezpośredniego kontaktu z tak korzystnemi i pojemnemi rynkami zbytu i rynkami zaopatrzenia, jak: rynek angielski, francuski, amerykański, lewantyński i rynki wszystkich państw bałtyckich i północnych. Możliwości tej pracy są wprost nieograniczone. Odczuwamy to wyraźnie w pracy naszej na terenie Gdyni. Nie program prac stanowi tu trudność, nie troska o brak towaru, ale wyłącznie ograniczenie środków materjalnych dla realizacji tych programów decyduje o określonej skali rezultatów. Może więc istnieć wielkie, nieskrępowane pole do pracy dla obu portów, w imię wspólnego interesu i wspólnego dobra, z wykluczeniem szkodliwej konkurencji, pod warunkiem głębokiego zrozumienia, iż nietylko Polsce i jej gospodarstwu są potrzebne oba porty morskie, ale równocześnie — że w interesie tych portów leży aktywne współdziałanie dla najszerszego rozwoju gospodarczego rynku polskiego.

Tak pojmuje swoje obowiązki wobec państwa port gdyński. Organizuje on aktywnie eksport polski, budując obok nadbrzeży szereg składów, urządzeń

[1]) Liczby przybliżone.

przeładunkowych, fabryk, chłodni, komunikacyj, oraz organizując wciąż nowe linje okrętowe własne i obce, przedsiębiorstwa i agentury handlowe.

On wczuwa się w aktualne potrzeby rynku polskiego, potrzeby nowe i niezaspokojone jeszcze, dostosowuje do tego swój program i budżet, realizując swe prace w tempie możliwie śpiesznem. Pierwszy, zamknięty w sobie, program rozbudowy Gdyni będzie wykonany pod koniec przyszłego roku. Zmieni on zupełnie dzisiejszy charakter Gdyni i nada jej wszelkie cechy dużego, nowoczesnego portu, wyposażonego w niezbędne urządzenia techniczne. Port ten jest własnem dziełem współczesnej Polski; łącznie z Gdańskiem stanowi on jednak punkt węzłowy najkrótszej linji, przecinającej najmniejszą ilość granic państwowych z północy i zachodu w kierunku morza Czarnego i Bliskiego Wschodu. To też porty te mogą się stać również instrumentem współpracy gospodarczej innych państw z rynkami Południa i Wschodu, a Polska tym interesom chce i może w najszerszej mierze uczynić zadość.

Znacznie skromniejszemi rezultatami wykazać się może nasza praca w kierunku rozbudowy polskiej floty handlowej O jej przeszłości, o kilku zgóry skazanych na niepowodzenie próbach organizacji floty handlowej pod banderą polską można mówić tylko jako o wysiłkach, mających znaczenie propagandowe. Dopiero stworzenie w 1926 r. przedsiębiorstwa państwowego o charakterze pionierskim, opartego na silnych podstawach finansowych i dobrej organizacji, skupiającej ludzi ideowych i oddanych każdym nerwem pracy morskiej, przełamało łańcuch drobnych inicjatyw i dużych niepowodzeń zarazem. W ciągu 2 lat istnienia przedsiębiorstwo to doszło do posiadania 14 statków pasażerskich i towarowych, a w tem są poważniejsze jednostki, jak: statek „Wisła“ i „Niemen“ po zwyż 5.000 ton, „Warta“—4.000 t. i 5 statków po 2.000 t. W najbliższym zaś czasie „Żegluga Polska“ przystępuje do uruchomienia nowej 4-okrętowej stałej linji, łączącej Gdynię z Anglją i Francją. Linja ta, oparta o kolaborację „Żeglugi Polskiej“ z kapitałem angielskim, posiadać będzie statki pasażersko-towarowe, z nowoczesnemi urządzeniami chłodniczemi dla przewożenia łatwo psujących się towarów spożywczych. Dalsze 4 okręty zostaną zbudowane w roku przyszłym dla „Żeglugi Polskiej“, prawdopodobnie przez Stocznię Gdańską, z inicjatywy Województwa Śląskiego i na jego rachunek.

Statki „Żeglugi Polskiej“ przewiozły w 1927 r. około 300.000 ton różnych towarów w eksporcie i imporcie. W tym okresie odbyły statki nasze 117 podróży, a długość średnia jednej podróży wynosiła 590 mil morskich. W 1928 r. statki nasze przewiozą ok. 450.000 t. towarów, a średnia długość jednej podróży wynosi prawie 1.000 mil morskich. Zasiąg naszej ekspansji towarowej wzrasta więc szybko. W pierwszych dziewięciu miesiącach r. b. statki nasze odwiedziły już 39 razy porty morza Śródziemnego.

Oprócz „Żeglugi Polskiej“ w fazie organicznej znajduje się kilka przedsiębiorstw prywatnych, opartych o silne finansowo koncerny, na podstawie kontraktów z Ministerstwem Przemysłu i Handlu. Przypuszczalnie w ciągu 1½—2 lat nasza flota handlowa i pasażerska przekroczy w swoim tonażu 100.000 t. Wreszcie przyciągamy do współpracy w tej dziedzinie firmy nawigacyjne obce: francuskie, angielskie, amerykańskie, szwedzkie, norweskie, holenderskie, fin-landzkie, uzgadniając z powodzeniem program naszych własnych prac, celem unikania o ile możności zbędnej i niezdrowej konkurencji.

Dla całokształtu zaś obrazu nie można pominąć współpracy innych resortów, rozbudowujących energicznie linje komunikacyjne, wiążące nowemi drogami kolejowemi, telegraficznemi i telefonicznemi Gdynię i Gdańsk z całą Polską, a głównie z ośrodkami polskiego eksportu, oraz zapoczątkowane prace w rozbudowie polskiego rybactwa morskiego, szkolnictwa morskiego i in.

Oto więc kilka rysów charakterystycznych pracy polskiej na polskiem morzu. Zagadnienie jest tak doniosłe, że w pracy tej muszą się zjednoczyć wszystkie wysiłki społeczne. Całe społeczeństwo musi trwale kierować swoją uwagę na ten historyczny problemat, pozostawiony współczesności jako nierozwiązany przez dawną, Niepodległą Polskę. Takich problematów powstało w spadku dziejowym wiele, ale ten jest jednym z najważniejszych. W tej właśnie dziedzinie istnieje jeden fenomen historyczny. Ilekrotnie Polska szła ku rozwojowi, ilekrotnie budził się duch organizacji i myśli państwowej, ilekrotnie konsolidował się rząd polski na płaszczyźnie twórczej pracy — tylekroć Polska zwracała swe oczy ku Bałtykowi, a drogi handlu morskiego ożywiały się. Ilekroć Polska szła ku upadkowi i dezorganizacji — tylekroć, jako państwo i społeczeństwo, zapominała o swych wielkich zadaniach na morzu. Mieli program morski królowie polscy XIV i XV wieku, Stefan Batory próbował ugruntować rozwój Elbląga jako polskiego portu handlowego; organizuje zaczątki floty polskiej i Zygmunt August i Władysław IV. Ten ostatni buduje porty wojenne w Pucku i na Helu. Ale ówczesny Gdańsk, pilnując swego monopolowego stanowiska, przy każdej nadarzającej się okazji — niszczył porty polskie i likwidował flotę polską. Nie w jednym wypadku uciekał się do siły.

Dzisiejsza sytuacja jest zupełnie inna. Polska ma świadomość swego prawa pokojowej, twórczej, gospodarczej pracy na własnym odcinku morskim. Nikt tej pracy, budującej dobrobyt i pomyślność w atmosferze prawa i pokoju 30-miljonowego państwa, utrudniać nie może. Równocześnie wolny Gdańsk, którego rozwój w ostatnich 30 latach przedwojennych był czterokrotnie mniejszy, niż Hamburga, trzykrotnie mniejszy, niż Szczecina, dwukrotnie mniejszy, niż Królewca, uzyskał możność wielkiego rozwoju w oparciu o gospodarczy rynek polski. I Polska jego rozwoju pragnie, bo rozwój ten jest wyrazem potęgowania własnych sił gospodarczych.

Ale równocześnie wszędzie musi być obudzone zrozumienie, że program polskiej pracy na polskiem morzu, realizowany w bardzo trudnych warunkach z niemałem powodzeniem — to zagadnienie znacznie obszerniejsze i sięgające głębiej, w samą istotę programu wewnętrznej przebudowy Polski.

Polska bez morza stałaby się naczyniem zamkniętem, w którem ciśnienie gospodarcze rośnie. Zabicie źródła tego ciśnienia byłoby skazaniem wielkiego państwa na stały kryzys gospodarczy, a w konsekwencjach na kryzys polityczny i socjalny. Rosłaby i potęgowałaby się sytuacja bez wyjścia. Dzisiejszy program europeizacji stosunków gospodarczych w Polsce, utrwalania ich na zasadach międzynarodowej współpracy, w zharmonizowaniu ideałów prawa i ideałów wewnętrznego pokoju, byłby absurdem. Naszemu

pokoleniu dane jest utrwalać, budować, rozwijać, umacniać podstawy przyszłego bytu państwa. Mamy zdać historyczny rachunek z wykonania naszych obowiązków. Nie wiemy, czy przyszłe dziesięciolecia będą dla nas łatwiejszy, czy trudniejsze. Wiemy natomiast, czem jest dziś — więc żadnej siły pozytywnej zmarnować nam nie wolno.

Morze — to dłużnik wyjątkowy. Każdy rzetelny wkład, każdy kapitał, każdą pracę zwraca najprędzej z lichwiarsko potężnym procentem. Wiedzą to dobrze narody, które morze ukochały i jemu poświęciły swą pracę. A procenty te same tworzą procenty. A prace te budzą rezultaty nietylko w dziedzinie gospodarczej, ale i na wielu innych polach.

Czyż może więc Polska dzisiejsza utrzymać się na drodze podjętej działalności, czyż może powstrzymać prace zrastania się wszystkich nerwów swoich z polskiem morzem?

INŻ. BOHDAN NAGÓRSKI:

ZNACZENIE KOMUNIKACJI PRZEZ WŁASNE PORTY DLA BILANSU PŁATNICZEGO

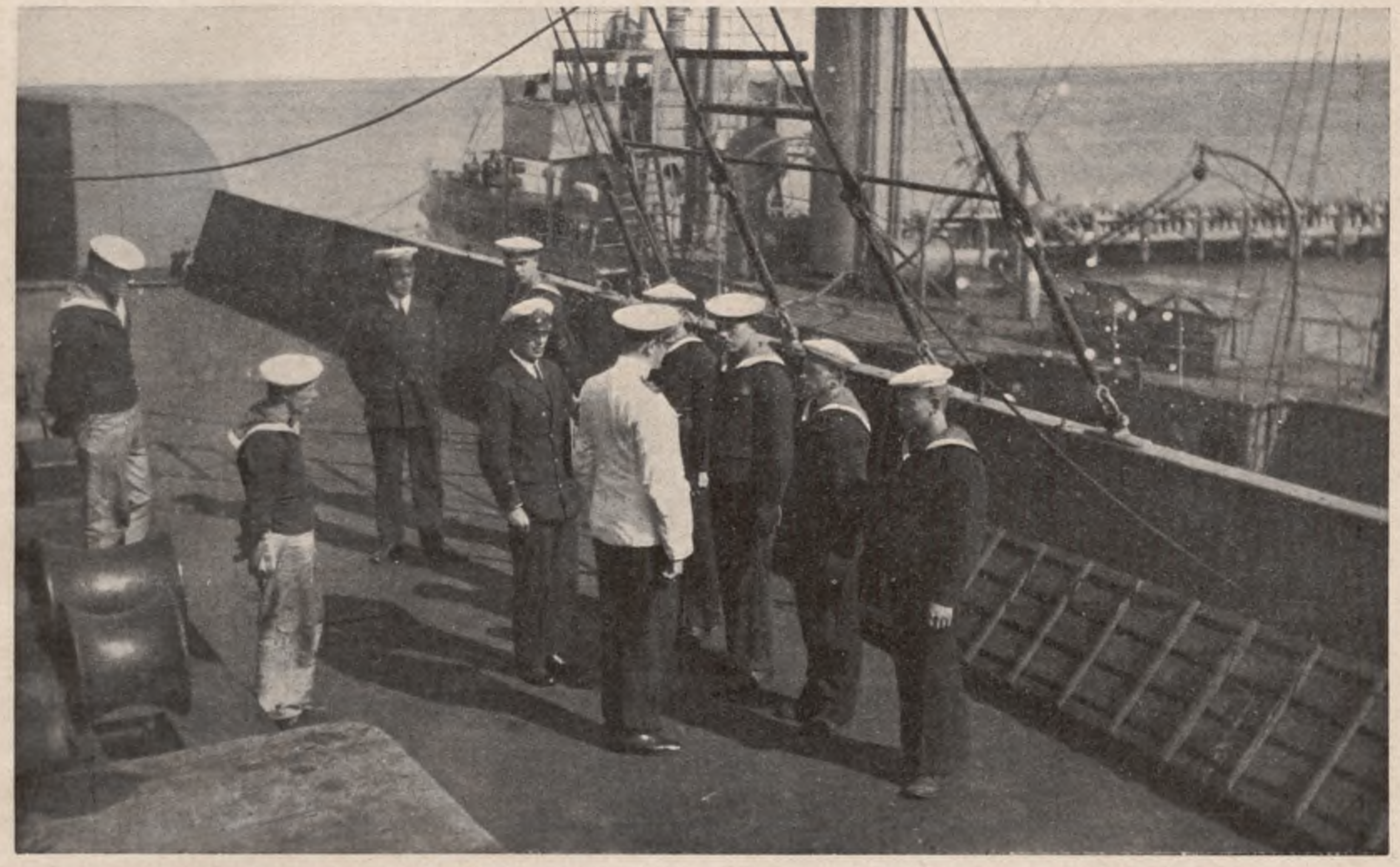
Prace nad poprawieniem bilansu handlowego Polski, a co za tem idzie bilansu płatniczego, mogą iść w dwuch kierunkach. Pierwszy polega na tem, aby ilość towarów importowanych zmniejszyć do minimum dopuszczalnego ze względu na potrzeby życia gospodarczego Państwa, natomiast ilość i jakość towarów wywożonych podnieść do możliwie jak największej wysokości. W tym kierunku, jako na pierwszy rzut oka najprostszym, skoncentrowane są dotychczas główne wysiłki zarówno Rządu jak i społeczeństwa. Istnieje jednak i druga możliwość wpłynięcia na pewne, może dość znaczne poprawienie bilansu, drogą nawet korzystniejszą, gdyż nie odbijającą się na potrzebach życia gospodarczego, które przy silnem uszczupleniu importu są nieraz poważnie na szwank wystawione. Droga ta polega na *osiągnięciu dla gospodarstwa krajowego możliwie wielkich sum* nietylko bezpośrednio za towary wowożone, ale i *za wszelkie świadczenia przewozowe i handlowe* z eksportem związane, oraz płacenia jaknajmniejszych ilości pieniędzy krajom zagranicznym nietylko za towary przywożone ale i za wszelkie świadczenia połączone z importem.

Nieraz zapomina się o tem, że np. cena osiągnięta za towar eksportowany z Polski podlega ogromnym wahaniom, zależnie od tego, czy towar ten przewieziony został kolejami polskiemi do jednego z portów polskich, tam przeładowany na okręt i dopiero sprzedany fob Gdańsk lub Gdynia, czy też sprzedany został już np. na Górnym Sląsku i dla wywozu za morze przeprowadzony zostaje tylko na przestrzeni kilku kilometrów po terytorjum polskiem do granicy państwa, aby potem obcemi kolejami został przewieziony do Hamburgu lub Szczecina i tam załadowany na statek. Naprzykład przy eksporcie węgla drogą morską, koszta przewozu koleją i przeładunku w porcie są prawie równe cenie osiąganej w kopalni za węgiel, przeznaczony dla takiego wywozu, tak że w bilansie handlowym i płatniczym cały eksport węgla drogą morską figurowałby jedynie w połowie swojej dzisiejszej wartości, gdyby opłatę za przewóz koleją i przeładunek w porcie płacić należało państwom obcym. Można śmiało powiedzieć, że *zatrzymywanie w kraju jak największej ilości opłat za świadczenia*, oraz *przyciągania z zagranicy dochodów z tytułu świadczeń przewozowych* dla towarów zagranicznych, czy to w imporcie do Polski, czy też w tranzycie, stanowi jedną z najkorzystniejszych form poprawy bilansu płatniczego, gdyż nie osłabiona w żadnym stopniu gospodarstwa krajowego przez wywóz towarów, które może z pożytkiem zużyte by być mogły w kraju, a jednocześnie ułatwia stosunkowo tanie sprowadzanie towarów z zagranicy.

Niestety w dziedzinie tej zrobiono w Polsce jeszcze bardzo mało. Jak wiadomo, w całym szeregu gałęzi handlu zagranicznego kupiec polski niema bezpośrednich stosunków ze sprzedawcą towarów sprowadzanych do Polski w krajach ich produkcji, ani też bezpośrednio z ostatecznym odbiorcą towarów polskich, lecz w ogromnej większości wypadków posługuje się pośrednictwem kupców zagranicznych. Kupcy ci nie mają oczywiście żadnego zainteresowania w tem, aby towary wywożone lub przywożone do Polski kierowane były przez porty i koleje polskie. Przeciwnie, obawiają się oni słusznie, że z chwilą ściągnięcia całego eksportu i importu zamorskiego do własnych portów, kupiectwo krajowe bardzo prędko uwolniłoby się od ich kosztownego pośrednictwa i że w portach tych powstałyby z czasem silne firmy handlowe polskie lub gdańske, któreby tę gałąź handlu wzięły w swoje ręce.

Rezultaty tego stanu rzeczy, to jest braku zrozumienia ze strony kupiectwa polskiego znaczenia, jakie ma dla państwa kierowanie całego handlu zamorskiego przez własne porty oraz zależności tego kupiectwa od firm zagranicznych, były w ostatnich latach dla życia gospodarczego Polski nadzwyczaj niekorzystne. Pomijając w ramach niniejszego artykułu konsekwencje czysto handlowe braku bezpośrednich stosunków z klijentami zamorskiemi, zwrócimy uwagę jedynie na straty czysto finansowe, wypływające z odstąpienia odpowiednich transportów obcym portom i kolejom. A więc np. podać możemy, że według danych, zaczerpniętych z różnych oficjalnych statystyk niemieckich, w roku 1926 ruch towarów między Polską a czterema głównemi portami niemieckiemi — Hamburg, Brema, Szczecin i Królewiec — wynosił 4.849.000 tonn.

W liczbie tej wysyłka węgla wynosiła 4.072.000 tonn, a to z powodu wyjątkowych okoliczności, powstałych skutkiem strejku górniczego w Anglji. Pozostałą ilość stanowią t. zw. towary różnorodne. Ze względu jednak na to, że towary takie w dużej ilości wypadków nie są nadawane wprost z Polski do Niemiec, lecz przeekspedjowywane na stacjach granicznych i przez to nieobjęte statystyką powyższą, przyjąć można z wielkiem prawdopodobieństwem, że faktycznie przewiezio-



O. K. P. „Wilja". Raport. Fot. komd. Czesław Petelenz.

na między Polską, a portami temi ilość towarów różnych wynosiła w roku 1926 nie 800.000 tonn, lecz około 1.200.000 tonn. Za przewóz samego węgla zapłacono w roku tym kolejom niemieckim równo 66.000.000 marek niem., do czego doliczyć należy około 8 miljonów mk. za czynności spedytorskie, przeładunkowe i maklerskie w portach. Za przewóz towarów pozostałych zapłacono kolejom niemieckim według obliczeń przybliżonych około 24 mil. mk. i za przeładunek ich około 5 mil. mk. Razem więc w ciągu jednego tylko roku opłata za świadczenia przewozowe towarów nienależących do właściwego obrotu handlowego między Polską, a Niemcami, a idących tylko tranzytem przez Niemcy i przez porty niemieckie Polska zapłaciła tym portom i kolejom niemieckim sumę 103 mil. mk. Oczywiście, że w razie skierowania tego ruchu na porty własne całe te pieniądze pozostałyby w kraju, względnie po części w Gdańsku, to jest w obszarze granic celnych Polski.

Jeśli porównać sumę powyższą, wynoszącą *200 mil. złotych w ciągu jednego roku,* z liczbami wyrażającemi niedobór lub nadwyżkę naszego bilansu handlowego, to widać odrazu, że *skierowanie wszystkich transportów powyższych do własnych portów, mogłoby mieć bardzo silny, prawie decydujący wpływ na kształtowanie naszego bilansu płatniczego* i to bez wszelkich zmian w strukturze ilościowej naszego importu i eksportu.

Dane za rok 1927 nie zostały jeszcze zestawione.

W roku tym, jak wiadomo, wywóz węgla polskiego przez porty niemieckie ustał zupełnie, gdyż stosunkowo wysokie taryfy kolejowe w Niemczech uniemożliwiły wszelką kalkulację, z chwilą, gdy ceny węgla spadły do poziomu przed strejkiem angielskim i jeszcze niżej. Natomiast przewóz cennych ładunków drobnicy doznał z całą pewnością dość silnego powiększenia ze względu na ogólny wzrost importu do Polski w ostatnich latach. Tak samo i w roku bieżącym ilości towarów przychodzących do Polski przez porty niemieckie są z całą pewnością bardzo wysokie.

Ściągnięcie do Gdańska i Gdyni wszystkich przewozów, kierowanych obecnie z Polski lub do Polski przez porty niemieckie, nie jest oczywiście rzeczą łatwą, a w pewnych poszczególnych wypadkach może się nawet okazać niemożliwą. Wypadki te jednak są jedynie wyjątkiem, naogół większość, towarów idących przez porty obce, mogłaby nietylko bez szkody, ale nawet z wielkiem pożytkiem dla zainteresowanych firm, być skierowana przez własne porty. Do osiągnięcia tego celu potrzebna jest z jednej strony świadoma i konsekwentna wola polskiego przemysłu i handlu, z drugiej zaś strony jeszcze dalej idąca, niż dotychczas, akcja rządu polskiego, wyrażająca się uprzywilejowaniem pod względem taryf kolejowych, a może i nawet celnych dla wszystkich transportów, zarówno przy wywozie jak i przy wwozie, kierowanych przez Gdańsk i Gdynię.

(PIE).

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM

WEDŁUG BANDERY. III KWARTAŁ 1928.

BANDERA	1928								1927	
	III kwartał		Lipiec		Sierpień		Wrzesień		III kwartał	
	Liczba statków	Netto reg. tonn	Liczba statków	Netto reg. tonn	Liczba statków	Netto reg. tonn	Liczba statków	Netto reg. tonn	Liczba statków	Netto reg. tonn
				WESZŁO						
Ogółem	*345*	*307 980*	*123*	*103 326*	*108*	*102 442*	*114*	*102 212*	*157*	*129 875*
Austrjacka	—	—	—	—	—	—	—	—	1	260
Angielska	16	19 853	5	6 162	5	7 129	6	6 562	3	2 184
Duńska	26	34 780	11	16 217	6	10 087	9	8 476	25	22 237
Estońska	3	799	—	—	—	—	3	799	1	372
Finlandzka	1	371	—	—	—	—	1	371	—	—
Francuska	14	37 986	4	12 223	5	12 442	5	13 321	8	19 005
Gdańska	2	51	2	51	—	—	—	—	9	4 813
Holenderska	2	10 725	—	—	1	5 763	1	4 962	1	442
Litewska	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotewska	43	36 155	14	10 835	11	10 377	18	14 943	12	9 389
Niemiecka	62	44 201	26	18 542	18	11 618	18	14 041	24	13 157
Norweska	27	20 640	9	6 917	11	8 333	7	5 390	15	15 252
Polska	35	25 506	13	9 533	10	6 739	12	9 234	16	13 849
Szwedzka	114	76 913	39	22 846	41	29 954	34	24 113	42	28 915
				WYSZŁO						
Ogółem	*346*	*318 118*	*118*	*101 063*	*110*	*108 486*	*118*	*108 569*	*156*	*212 527*
Austrjacka	—	—	—	—	—	—	—	—	1	260
Angielska	23	29 738	6	7 061	8	11 622	9	11 055	3	2 938
Duńska	25	33 557	11	16 217	6	10 087	8	7 253	25	34 817
Estońska	3	799	—	—	—	—	3	799	1	1 053
Finlandzka	1	371	—	—	—	—	1	371	—	—
Francuska	16	40 566	4	12 223	6	13 732	6	14 611	8	27 580
Gdańska	2	51	2	51	—	—	—	—	9	6 267
Holenderska	2	10 725	—	—	1	5 763	1	4 962	1	442
Litewska	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotewska	47	40 391	16	12 169	12	11 828	19	16 394	11	14 170
Niemiecka	60	41 620	25	17 386	18	11 523	17	12 761	24	22 811
Norweska	29	22 462	9	7 268	11	8 281	9	6 913	14	31 521
Polska	34	26 679	11	7 303	11	8 596	12	10 780	17	22 811
Szwedzka	104	71 159	34	21 435	37	27 054	33	22 670	42	47 864

Źródło: Sprawozdanie Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni.

POLSKA EKSPANSJA ZAMORSKA

O EKSPANSJĘ POLSKĄ W KIERUNKU KRAJÓW LEWANTU

Największą bolączką dzisiejszych naszych stosunków ekonomicznych jest ujemny bilans płatniczy Polski, wywołany w znacznym stopniu przewyżką importu nad eksportem. Rząd i społeczeństwo z wielkim wysiłkiem i całym zrozumieniem sprawy walczą z nadmiernym przywozem towarów obcych, lecz skutki tych starań są stosunkowo nieznaczne i nie zapobiegają złemu. Uznajemy wszyscy potrzebę dostosowywania konsumpcji do posiłkowania się możliwie wyrobami przemysłu krajowego, największe jednak wysiłki dla uzdrowienia naszego bilansu handlowego skierować należy przedewszystkiem w celu wzmożenia eksportu.

Przed wojną światową stosunki ekonomiczne każdej z dzielnic polskich kształtowały się w zależności od organizmu gospodarczego państwa, z którym były politycznie złączone, i w ten sposób najbardziej uprzemysłowione dzielnice, jak Górny Śląsk i b. Kongresówka w zupełnie różnych kierunkach szukały swoich rynków zbytu. Przemysł Górnego Śląska swoje wyroby przeważnie w postaci surowców i półfabrykatów umieszczał na rynkach niemieckich, podczas gdy Kongresówka eksportowała przedewszystkiem do Rosji i poprzez Rosję dalej na Wschód.

Dzisiaj, gdy warunki polityczne zasadniczej uległy zmianie, oba najważniejsze rynki zbytu zostały dla naszego przemysłu zamknięte. Górny Śląsk wskutek wojny celnej z Niemcami utracił rynki niemieckie, a jednocześnie nieustabilizowanie się stosunków w Rosji redukuje eksport Kongresówki przez wschodnią granicę do minimum.

Należy więc dla poratowania naszego przemysłu znaleźć tę nowe drogi dla eksportu i nowe rynki zbytu. Górny Śląsk ze swemi wyrobami zdobył sobie już rynki skandynawskie, i korzysta z drogi przez Bałtyk, lecz Kongresówka, której wyroby były obliczone na niewybredne potrzeby odbiorców rynków wschodnich nie może wytrzymać dzisiaj konkurencji przemysłu zagranicznego na Zachodzie ani Północy, należy jej znaleźć inne drogi dla eksportu. I taka droga istnieje, i niewiadomo dlaczego jest zaniedbywana i niewykorzystana, to *droga przez Rumunię i morze Czarne na wschód do Turcji, Persji, Afganistanu*. Zapominamy o tem, że te rynki są bliższe dla nas, niż dla któregokolwiek z państw zachodnich, a są bardzo dogodne dla zbytu naszych towarów i obfite dla nabywania wzamian za niezbędne dla nas surowce. Lecz trzeba również pamiętać o tem, że nam nie wolno siedzieć przy swoim kramiku i czekać, aż kupcy ze Wschodu przyniosą nam swoje złoto, trzeba nam iść do nich ze swojemi wyrobami, sami sobie otwierać musimy nową drogę eksportu.

Dla osiągnięcia tego Polska powinna zawrzeć traktaty z Rumunją i Turcją o tranzyt towarów, powinna uzyskać dla siebie przystanie i składy towarowe w portach morza Czarnego, i wreszcie starać się o stworzenie *własnej floty handlowej na morzu Czarnym*. Jeżeli jeszcze dodamy do tego, że droga przez Polskę i Rumunję będzie najkrótszą drogą pomiędzy Małą Azją i krajami Skandynawskiemi, widzimy, że przed nami stoją świetne możliwości tranzytu i pośrednictwa pomiędzy temi rynkami. I w przyszłości droga na Wschód powinna mieć nie mniejsze znaczenie dla naszego eksportu, niż droga przez Bałtyk.

Ale rzeczą pierwszorzędnej wagi dla rozwoju eksportu jest posiadanie własnej floty handlowej, gdyż nikt nie może mieć złudzeń, że flota obca będzie przyjmować i przewozić nasze towary konkurencyjne na równych warunkach ze swojemi, i że równie rzetelnie zechce z nami współpracować. Stworzenie floty handlowej własnej ma dla nas znaczenie ogromne, gdyż umożliwiając rozwój eksportu wybawi nas z ciężkiej sytuacji ekonomicznej, w jakiej znajdujemy się obecnie, i może nawet ma nie wiele mniejsze znaczenie, niż w swoim czasie stworzenie Banku Polskiego. Własna flota handlowa leży w interesie całego narodu, i dlatego powinna być stworzona również, jak i Bank Polski, wysiłkiem całego narodu. Na to potrzebne są olbrzymie środki i kapitały, które możnaby zebrać, tworząc ze współudziałem Skarbu Towarzystwo akcyjne z wielką ilością tanich akcji, tak, aby nie tylko przemysł, ale każdy nawet mniej zamożny obywatel mógł przyczynić się do rozwoju floty, nie ryzykując niczem, gdyż akcje te będą posiadały realną wartość w postaci wybudowanych statków handlowych i dawały odpowiednią dywidendę.

ZAMORSKIE RYNKI ZBYTU TO JEDEN Z GŁÓWNYCH ŚRODKÓW STWORZENIA DOBROBYTU W POLSCE.



Fot. kom. Czesław Petelenz

Spotkanie statku Ż. P. „Warta" z O. R. P. „Wilja" w kanale Kilońskim.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE
DO WSCHODNICH INDYJ HOLENDERSKICH (WRAZ Z WYSPAMI)

Porównując cyfry eksportu i importu Indyj Holenderskich z pierwszych trzech kwartałów 1928 roku z cyframi tego samego przeciągu czasu roku 1927, spostrzegamy znaczne zwiększenie się obrotów handlowych w tym roku. Ogółem wwóz do Indyj Holenderskich od stycznia włącznie do września (9 miesięcy) wyniósł w tym roku Fl. Hol. 131,8 miljonów, t. j. o 36,2 miljonów więcej, niż przeszłoroczny import (Fl. Hol. 95,6 miljonów, wzrost 38%). W tym samym okresie wywóz z Indyj Holenderskich zwiększył się o 25,1 milj. (ca. 30%) mianowicie z 83,7 milj. w 1927 (3 pierwsze kwartały) na Fl. Hol. 108,8 milj.

Wprowadzono np., jeżeli chodzi o import do Indyj Holenderskich w pierwszych 9-ciu miesiącach 1928 roku manufaktury za Fl. Hol. 44,7, miljonów w czem samych tkanin bawełnianych o 5,1 miljonów więcej, niż w przeszłym roku (Fl. Hol. 31 miljonów wobec 25,9 w 1927 roku). Wyrobów z żelaza i stali za Fl. Hol. 7,8 milj., nabiału za dwa milj., okrętów za 16,4 milj. florenów, podczas gdy w roku 1927 ani jeden statek nie został wprowadzony do Indyj. Jeżeli chodzi o główne składniki ekspertu z Indyj Holen., nadmienić trzeba, że wywóz np. kopry zwiększył się o 4,2 miljony florenów (z 18,2 w 3-ch kwartałach 1927 r. na 22,4 w 1928 r.), herbaty o 0,8 milj. (z 9,2 na 10,2), kawy prawie dwa razy tyle (Fl. Hol. 13 milj. w 1928 r., wobec 6,6 milj. w 1927 r.).

Jeżeli chodzi o udział w tem poszczególnych krajów, w stosunku do poszczególnych artykułów importu do Indyj Holenderskich, to (na zasadzie statystyk z pierwszego półrocza 1928 r.) da się stwierdzić, że w półfabrykatach i wyrobach wełnianych prym w eksporcie do Indyj Hol. trzymają Niemcy (41% wartości), następne miejsce zajmuje Anglja (29%), potem idzie Belgja (13%), oraz Czechosłowacja (9%), reszta zaś krajów europejskich i azjatyckich stanowi ca. 8%. W przędzy bawełnianej na pierwszem miejscu stoi W. Brytanja (60% wartości) poczem dopiero idą inne kraje w następującym porządku: Niemcy—14½%, Belgja — 8%, Francja — 8%, oraz inne kraje 3½%. Udział w eksporcie tkanin i wyrobów bawełnianych posiadają W. Brytanja 63% wartości eksportu do Indyj Hol., Niemcy 10%, Belgja 10% oraz inne kraje 17%, pośród tych najważniejsze miejsce zaczyna zajmować Japonja (taniemi wyrobami z bawełny).

Należy też zwrócić uwagę, że pomimo większego zapotrzebowania w Indjach na *wyroby bawełniane* import artykułów wełnianych stanowi połowę tychże. Co do stosunku z rokiem przeszłym dodać trzeba, że W. Brytanja zniżyła w tym roku swój wywóz manufaktury do Indyj Hol. o 6%, Holandja o 3%, Japonja o 3%, zwiększenie zaś przypadło w udziale innym krajom, które dotychczas mało do Indyj Holenderskich eksportowały i zaczynają zdobywać ten rynek. W półfabrykatach bawełnianych Holandja zmniejszyła swój wywóz do Indyj w r. b. o 2,6%, podczas gdy Japonja wprowadziła w r. b. o 8% tych wyrobów więcej. Co do innych artykułów (z których dalej zaznaczone są te, które mogą interesować konkurującą w ich produkcji i eksporcie Polskę) stwierdzić można, że eksport *wyrobów żelaznych i stalowych* do Indyj Hol. znajduje się prawie wyłącznie w rękach W. Brytanji. Jeżeli chodzi o maszyny i doskonalsze fabrykaty, handel półfabrykatami i materjałami kolejowemi i t. p. opanowany jest przedewszystkiem przez Niemcy i Holandję. Co do *cementu* to tańsze gatunki przychodzą do Indyj z Japonji, lepsze zaś gatunki dostarczane są przez Niemcy i to w następującym stosunku procentowym: Japonja — 87%, Niemcy—6½%, Holandja—1%, inne kraje — 5½%, Danja, Belgja i t. d. Tanie wyroby fajansowe (zastawy stołowe i t. p.), które przed wojną szły z Holandji, teraz sprowadza się z Indyj Holenderskich, przedewszystkiem z Japonji, jednak Niemcy i tu też powolii systematycznie opanowują część rynku. W mydłach i artykułach toaletowych pierwszeństwo ma. W. Brytanja (38%), Holandja bierze udział 15%, resztę zaś dostarczają Francja, Niemcy, Japonja i inne kraje.

Dotychczas *głównym artykułem eksportu z Polski* do Indyj Hol. są rury żelazne i stalowe ocynkowane lub czarne do gazu i wody. W ciągu 9 pierwszych miesięcy (od stycznia do września włącznie) b. r. wywóz rur do Indyj Hol. wyniósł (w-g statystyk polskich) *6.771 ton* (tysiąc kilogramowych) za ogółem *4.009.000 złotych polskich*, podczas gdy w tym samym okresie czasu roku zeszłego Polska wywiozła do Indyj Hol. tylko *3.451 ton za zł. 1.940.000*, co do wartości więc przeszło dwa razy mniej. Następne miejsce zajmuje *węglik wapnia* (karbid) w przeciągu 3-ch pierwszych kwartałów 1928 r., wywieziono z Polski do Indyj Hol. tego artykułu 597½ ton za 217.000 zł. pol. W roku 1927 statystyki polskie nie ujawniają za ten sam okres wywozu karbidu do Indyj Hol., a jedynie do Holandji z czego wnosić należy, że węglik wapnia zaczyna (mowa tu o bezpośredniej drodze) dopiero zdobywać tutejszy rynek. W końcu statystyki polskie (także dopiero w 1928 r.) ujawniają eksport *blachy cynkowej* zwykłej z Polski do Indyj Hol., mianowicie 337 ton za 56.000 zł. pol., za czas od 1-go stycznia do 1-go października 1928 roku.

Poza temi trzema artykułami nie da się zauważyć w statystykach, publikowanych w Polsce, cyfr większych ponad tonę kwartalnie znaczących eksport do Indyj Hollend. Jednak, według danych zebranych w miarodajnych holenderskich kołach, większa część zakupionego przez holenderskich kupców taniego polskiego *fajansu* a oznaczonego w statystykach polskich jako eksport do Holandji przeznaczona jest dla reeksportu do Indyj Hol., gdzie sprzedaje się jako wyrób holenderski. W r. 1927 w przeciągu 9 miesięcy, Polska wyeksportowała do Holandji 215,8 ton fajansu za 258.000 zł. pol., w 1926 roku w tym samym okresie czasu ilościowo dwa razy więcej (431½ ton) o wartości stosunkowo mniejszej (394.000 zł. pol.). Trzeba liczyć, że przynajmniej połowa tego zakupu odprzedana została przez hol. firmy do Indyj Hol. To samo mniejwięcej da się powiedzieć o *meblach giętych* (w 3-ch pierwszych kwartałach 1927 r. eksport z Polski do Holandji 294,3 ton, w 1928 roku 366,1 ton) a także prawdopodobnie o wyrobach ze szkła i niektórych galanterjach, oraz wyrobach włókienniczych, firankach i t. p.

Co do rur, to w większości wypadków transporty ich wysyłane są z Górnego Śląska drogą kolejową

przez Niemcy do Hamburga, gdzie na warunkach f. o. b. przyjmuje je pośrednik niemiecki lub holenderski. Z tych ostatnich największa może jest firma Stockvis w Arnhem (Holandja), która skontrolowawszy każdy transport w Hamburgu, rzadko kiedy w Roterdamie, wysyła go wprost z portu Morza Półn. do Batawji lub Surabayi.

Na Jawie z Niemcami może konkurować *polski cement*. Przytem wyrugowanie japońskiego cementu nie będzie nigdy możliwe. Tani (głównie z powodu frachtu), ale znacznie pośledniejszy w gatunku japoński cement będzie miał zawsze szanse na przynajmniej 80 do 85% importu. Gdyby jednak Polska otrzymała przynajmniej $^1/_3$ reszty (którą obecnie prawie w całości mają Niemcy) (5%) to i to stanowiłoby rocznie 50.000 beczek (5% od miljona beczek przeciętnej rocznego importu cementu do Indyj Hol.), gdyż tamtejsza miejscowa fabryka cementu „Padang" ze swą niewielką produkcją (ca. 2½ tys. beczek rocznie) zupełnie nie pokrywa wzrastającego zapotrzebowania na ten materjał budowlany.

Znacznym zbytem też mogłyby się prawdopodobnie cieszyć w Indjach Hol. *polskie wyroby włókiennicze*. W pierwszym półroczu 1927 roku wprowadzono do Indyj Hol. przędzy bawełnianej za 18.563.000 fl. hol. w pierwszym półroczu 1928 r. wprowadzono o 2½ miljona florenów więcej. W tym samym okresie czasu 1927 roku wyrobów i tkanin z bawełny za 13.872.000 fl. hol. — 1928 roku o 2.823.000 fl. hol. więcej. Manufaktury i tkanin wełnianych w pierwszem półroczu 1927 roku importowano do Indyj Hol. za 17.276.000 flor. hol., zaś w 1928 roku też w ciągu pierwszego półrocza za 19.087.000 flor. hol. Widzimy więc ciągłe zwiększanie się zapotrzebowania na te artykuły, które da się zauważyć także i w innych wyrobach włókienniczych i w konfekcji. Jeżeli Niemcy mają w tem 13% a Czechosłowacja 9%, Polska mogłaby rzucić również na ten zamorski rynek coś ze swych łódzkich, białostockich i górnośląskich wyrobów, zwłaszcza, że jest nader prawdopodobne, że pewna część towarów zagranicznych (np. angielskich), sprzedawanych tamże jest pochodzenia polskiego. Tak było w każdym razie kilka lat temu w Chinach, Mandżurji i Japonji, gdzie obecnie dzięki wysiłkom placówek polskich nawiązał się już kontakt bezpośredni z polskiemi fabrykami.

Co do innych artykułów i towarów, które ewentualnie *mogłyby być przez Polskę eksportowane* do Indyj Hol. należy: 1) mąka i krochmal, 2) fajans, 3) wyroby szklane, 4) platerowane „Fragetowskie", 5) chemiczne przetwory oraz 6) niektóre wyroby z drzewa i meble, 7) zapałki, nie mówiąc już o rurach, blasze cynkowej i karbidzie, które to towary już przedostają się mniej lub więcej bezpośrednio, handel któremi jednak należy systematycznie rozszerzać. Co do punktu pierwszego należy zwrócić uwagę, że na *mąkę ziemniaczaną* oraz *krochmal* istnieje zawsze dość znaczny popyt w krajach nieposiadających uprawy ziemniaków u siebie. Chociaż statystyki i dane, tyczące importu do Indyj Hol. nie uwzględniają w oddzielnej pozycji tego przetworu, to jednak przypuścić należy, że Polska mogłaby przy odpowiedniej organizacji zająć ważniejsze miejsce przy eksporcie mąki ziemniaczanej i krochmalu do Indyj Hol. Według statystyk polskich wywóz tego artykułu wynosił w 1928 r. (3 pierwsze kwartały) *8.595½ ton za 5.674.000 zł. pol.*, w czem do Anglji 5.540 ton (3.822.000 zł. pol.), do Danji 965,7 ton (697.000 zł. pol.), do Niemiec 784,8 ton (699.000 zł. pol.). Czy kraje te wwiozły polski krochmal i mąkę kartoflaną dla własnego użytku, czy też do reeksportu, jest to sprawa, którą należałoby specjalnie bliżej zbadać. W każdym razie Holandja, która wwoziła w 1927 r. pewne ilości tego artykułu, przestała go importować tego roku prawdopodobnie dzięki zwiększeniu się miejscowej produkcji.

Zauważyć należy, że rynek Indyj Holenderskich coraz więcej konsumuje *fajansu*. Samych *białych talerzy* z taniego grubszego fajansu zakupiono w Europie (a więc nie licząc Azji) do Jawy i Madury (nie mówiąc już o Tandjong i Priok) w 1926 r. za 307.000 Fl. Hol., w roku zaś 1927 za 343.000, w tem z Niemiec za 123.000 i 129.000, a z Holandji za 93.000 i 90.000. Jeżeli dodamy do tego import innych tańszych i droższych fajansów i porcelany wraz z importem z Azji (głównie z Japonji, częściowe z Chin i Singapore), to otrzymamy pokaźną cyfrę wwozu wszelkich wyrobów ceramicznych dla Jawy i Madury 4.420.000 Fl. Hol. w 1926 r., a 4.608.000 w 1928 r. dla Tandjong i Priok 1.660.000 i 1.563.000. Niemcy a także Holandja mają w tem swój znaczny udział.

Co do *szkła*, to biorąc pod uwagę tylko te wyroby, które Polska eksportuje, t. j. naczynia nieszlifowane i różne wyroby proste, wyłączając szyby, to stwierdzić można na podstawie statystyk z Indyj Hol., że Jawa i Madura sprowadziła tychże w 1926 roku za 2.655.000 Fl. Hol., a Tandjung i Priok za 1.039.000 i należy przypuszczać, że zapotrzebowanie na te wyroby się zwiększyło. Ważnem jest, że w imporcie tym po Japonji następne miejsce zajmują Niemcy (741.000 Fl. Hol.) dopiero potem i to w znacznym odstępie przychodzi kolej na Belgję, Holandję i inne kraje europejskie.

Wyroby platerowane i srebrne: w 1926 roku wwiozły tychże Indje Hol. (wszystkie wyspy razem) za 284.000 Fl. Hol., z czego z Holandji za 125.000, a z Niemiec za 71.000 Fl. Hol.

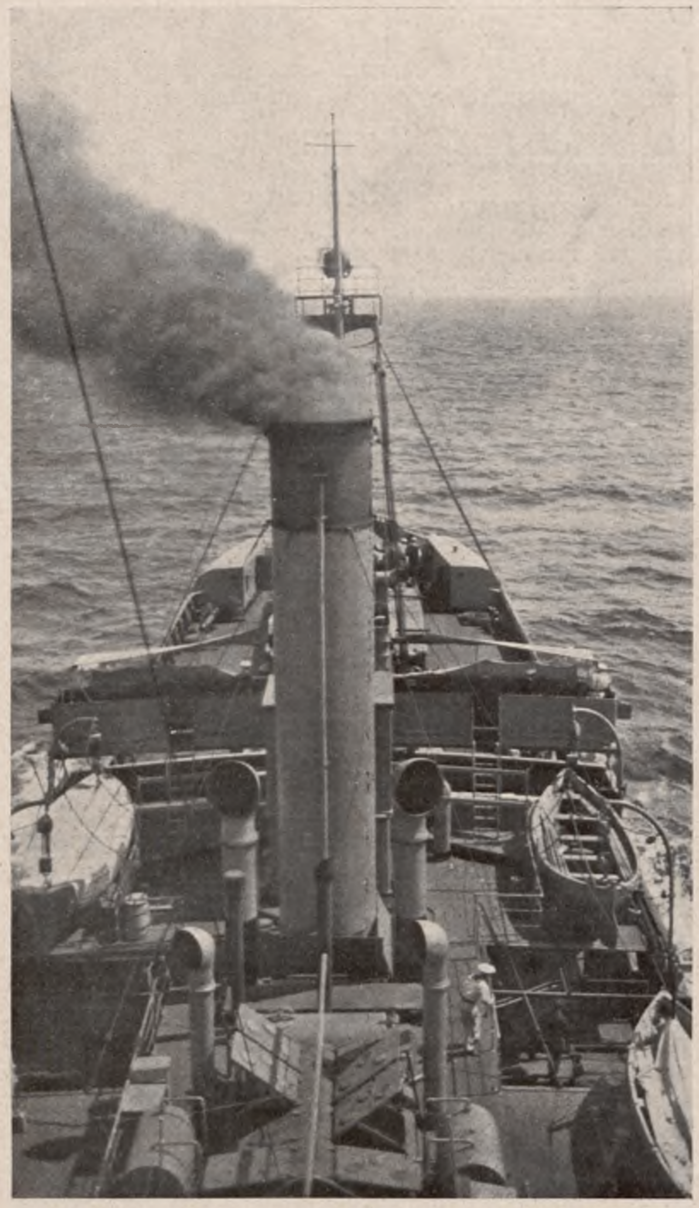
Przetwory chemiczne: Import do Indyj Hol. (Jawa i Madura tylko) w 1926 r. za 30.544.000 Fl. Hol., w 1927 r. za 34.797.000, w tem z Holandji w 1926 r. za 1.631.000, w 1927 r. za 5.142.000 (prawie 3½ razy tyle), a z innych państw Europy (głównie z Niemiec) w 1926 r. za 21.624.000 Fl. Hol., w 1927 r. 16.388.000 (zmniejszenie na korzyść Holandji i St. Zjednoczonych). Z Polski wwieziono (jak wyżej wspomniano) węglik wapnia (karbid), lecz dopiero w 1928 roku (w 3-ch pierwszych kwartałach za 217.000 zł. pol., t. j. ca. 60.760 Flor. Hol.). Tu nadmienić należy, że Indje Hol. samego karbidu wwiozły w 1926 roku za 346.000 Flor. Hol., w 1927 r. za 431.000, popyt więc na ten przetwór chemiczny jest dość znaczny i konsumpcja tegoż się zwiększa. Wyrobów z drzewa i mebli Indje Hol. sprowadziły w 1926 r. za 301.000 Fl.

WYTWÓRCZOŚĆ I HANDEL POLSKI WINNY STAWAĆ SIĘ CORAZ BARDZIEJ AKTYWNEMI I TWORZYĆ NA CORAZ TO NOWYCH RYNKACH ZAMORSKICH ZAPOTRZEBOWANIE NA POLSKIE TOWARY I ICH ZBYT.

AFRYKA EKWATORJALNA FRANCUSKA I AFRYKA POŁ.-ZACH. JAKO TEREN DLA POLSKIEJ EKSPANSJI GOSPODARCZEJ

Afryka Ekwatorjalna Francuska oraz Afryka Południowo-Zachodnia, a w szczególności Kongo Francuskie i Angola zasługują na wyjątkową uwagę, jako rynki importowo-eksportowe. Rynki te były dotychczas względnie słabo eksploatowane: niemniej rózwój ich przybiera obecnie znaczne rozmiary i wszystkie większe narody europejskie oraz kilka krajów zamorskich dokonywują tam od kilku lat penetracji, cichej lecz systematycznie wzrastającej. Zupełna nieobecność Polski na tych rynkach jest szkodliwą nietylko ze względu na to, że kraje te stały się poważnemi dostawcami surowców, niezbędnych dla przemysłu europejskiego, lecz również z tego powodu, że wchodzą tu w grę rynki o wielkiej przyszłości, gdzie szerokie masy tubylców zaczynają w dużej mierze spożywać zagraniczne wyroby przemysłowe.

W krajach, o których mowa, nie istnieją, jak to ma miejsce gdzieindziej, domy handlu hurtowego, które byłyby w stałym kontakcie z Europą, ani też kupcy-detaliści, z którymi przemysłowcy mogliby wejść w stosunki w drodze korespondencji, bądź też za pośrednictwem komiwojażerów. Podobnie jak w całej Afryce Ekwatorjalnej i Zachodniej, handel tych krajów koncentruje się w faktorjach.



Fot. kom. C. Petelenz.

O. R. P. „Wilja" na morzu.

Europejskie domy handlowe mają zwykle zarządy swe w Paryżu, Marsylji, Londynie, Liverpoolu, Amsterdamie i t.p. Posiadają w różnych kolonjach magazyny sprzedażne (faktorje), nie mające nic wspólnego z magazynami europejskiemi. Mamy tu na myśli bazary, znajdujące się pod kierownictwem jednego lub dwu europejczyków, w których klijent tubylec znajduje wszystkie potrzebne mu produkty, jako to tkaniny, obuwie, artykuły spożywcze, lekarstwa, mydło, narzędzia rolnicze, wyroby szklane, papier i t.p. W tym stanie rzeczy faktorja angielskie, francuskie, holenderskie i t.p. sprzedają nieomal wyłącznie towary wyprodukowane w krajach macierzystych i jeżeli w wyjątkowych wypadkach udaje się innym krajom nieposiadającym własnych faktorji ulokować tam swoje wyroby za pośrednictwem faktorji zagranicznych, to możliwe t. j. jedynie przy bardzo ograniczonych zyskach. Wynika stąd dla naszych wytwórców, pragnących rozwijać skuteczną ekspansję ekonomiczną w tych krajach, niezaprzeczona konieczność głębszego zbadania możliwości utworzenia instytucji tego rodzaju w jednym z najodpowiedniejszych do tego centrów Afryki Ekwatorjalnej Francuskiej lub Afryki Południowo-Zachodniej. Wybór mógłby tu paść na port Gentil lub Libreville w Gabonie, na Sao Paolo de Loanda lub na Benguellę w Angoli, t.j. na porty posiadające najlepszą komunikację z wnętrzem kraju.

Dom handlowy polski (faktorja) mógłby być połączony z przedsiębiorstwem przemysłowem lub też przedsiębiorstwem rolnem, jak to ma często miejsce w tych krajach. Robotnicy tubylcy, którym, jak to jest tam w zwyczaju, płacone są wynagrodzenia w naturze, byliby w tych warunkach wraz ze swemi rodzinami pierwszymi stałymi odbiorcami faktorji i najlepszymi propagatorami wyrobów polskich. Wreszcie w Gabonie i w Angoli, obfitujących w lasy mogłyby być założone tartaki i poważne zakłady przemysłu drzewnego, które zamieniłyby w centra przemysłowe okolice znajdujące się dotychczas w stanie pierwotnego rozwoju. Wymienione kraje zasługują na szczególną uwagę również ze względu na ich naturalne bogactwa rolne, jak to: kakao, kawa, tytoń, bawełna i t p. Kraje te mogłyby zatrudnić emigrantów polskich i dostarczyć surowców, niezbędnych dla wielu gałęzi przemysłu krajowego. Angola zasługuje na specjalnie baczną uwagę, jako teren emigracyjny. Kraj ten o powierzchni 1.255.755 km. kw. posiada jedynie 5.000.000 ludności tubylczej i 40.000 białej, w tej liczbie około 30.000 portugalczyków.

Należy mieć również na względzie, że zaludnienie samej metropolji Portugalji nie dosięga 6.000.000 mieszkańców, aczkolwiek zważywszy na jej możliwości rozwojowe mogłaby ona wyżywić dwukrotnie większą ludność. Ten stan rzeczy jest wytłómaczeniem nieznacznej emigracji portugalskiej do tej kolonji i oświetla najlepiej znaczenie tego kraju, jako rynku dla polskich rąk roboczych i polskiej ekspansji ekonomicznej we wszystkich jej postaciach.

Z. PRZYBYŁKIEWICZ:

POLSKIE MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE DO CHIN

Obecna sytuacja polityczna i gospodarcza Chin jest z punktu widzenia ekspansji importerów zagranicznych niezwykle ciekawą. Jest to moment zdecydowanego przechodzenia do gospodarki wedle metod krajów zachodnich i niewątpliwie toczyć się będzie obecnie silna walka konkurencyjna pomiędzy zainteresowanemi w handlu chińskim krajami w celu utrzymania tych rynków zbytu i zajęcia odpowiednio silnego stanowiska, walka która pozwoli na wkroczenie na arenę i tym państwom, które w handlu z Chinami znikomy stanowiły procent. Dlatego też eksporterzy polscy baczniejszą uwagę poświęcać powinni problemom tego dalekiego kraju i zapoznać się tak z jego zainteresowaniami, jak i metodami handlowemi.

IMPORT, IMPORTERZY i OKRĘTY.

W ostatnich latach już zaczęły się wymagania chińczyka dostosowywać do potrzeb na modłę europejską pojętych. Wobec niemożności zaopatrzenia tychże przez szereg jeszcze lat (przy najszybszym nawet postępie industrjalizacji kraju) przez produkcję krajową, import towarów cudzoziemskich zapewne nietylko się nie zmniejszy, lecz raczej silnie wzrośnie. Polityka inwestycyjna rządu i wzrost dochodów państwowych, idący w ślad za stabilizacją stosunków, unifikacją waluty, autonomizacją taryfy celnej także na import mniej lub więcej korzystny wywiera wpływ.

IMPORT DO CHIN W ROKU 1926

		Miljonów taeli hajkwańskich
1.	Tkaniny bawełniane	177
2.	Surowa bawełna	93
3.	Ryż	89
4.	Cukier	82
5.	Nafta	56
6.	Metale i minerały	52
7.	Galanterja	39
8.	Maszyny i ich części	30
9.	Przędza bawełniana	28
10.	Ryby i produkty morskie	27
11.	Papier	27
12.	Węgiel i koks	26
13.	Farby i barwniki	26
14.	Zapałki i świece	25
15.	Tytoń	25
16.	Mąka	24
17.	Papierosy i cygara	20
18.	Tkaniny wełniane	20
19.	Maszyny elektryczne i ich części	19
20.	Wagony kolejowe i tramwajowe	9
21.	Lokomotywy	5
22.	Spirytualja	2
23.	Automobile	2
24.	Wino	2
25.	Artykuły kolonjalne	1

Tkaniny bawełniane od szeregu lat stoją na pierwszym miejscu w tabeli towarów importowanych do Chin. Olbrzymia część ludności tego państwa nosi ubrania, sporządzane z materji bawełnianych. Wprawdzie rozbudowa przędzalnictwa i tkactwa własnego robi w Chinach duże postępy, a obok tego u wyższych warstw społecznych zaznaczać się poczyna wzrost konsumpcji droższych towarów wełnianych i jedwabnych, jednakowoż i tak obroty we wspomnianym dziale przez lat wiele będą olbrzymie wykazywać cyfry.

Ryż jest najważniejszym artykułem spożywczym Chińczyka. Mimo bardzo starannej uprawy ziemi i mimo, iż prawie 60% ludności zajmuje się uprawą ryżu Chiny zmuszone są stale wielkie ilości tego artykułu sprowadzać. Zaznaczyło się to w sposób wybitny w okresie lat 1926 i 1927, wobec gorszych urodzajów i wojny domowej.

Cukier w wieku XIX był artykułem eksportowym Chin. Obecnie jednak, wobec braku racjonalnie postawionej produkcji tak trzciny cukrowej jak i buraka cukrowego, wobec niewielkiej ilości cukrowni (nielicz-

POLSKA MARYNARKA WOJENNA



O. R. P. „Iskra" w Gdyni.

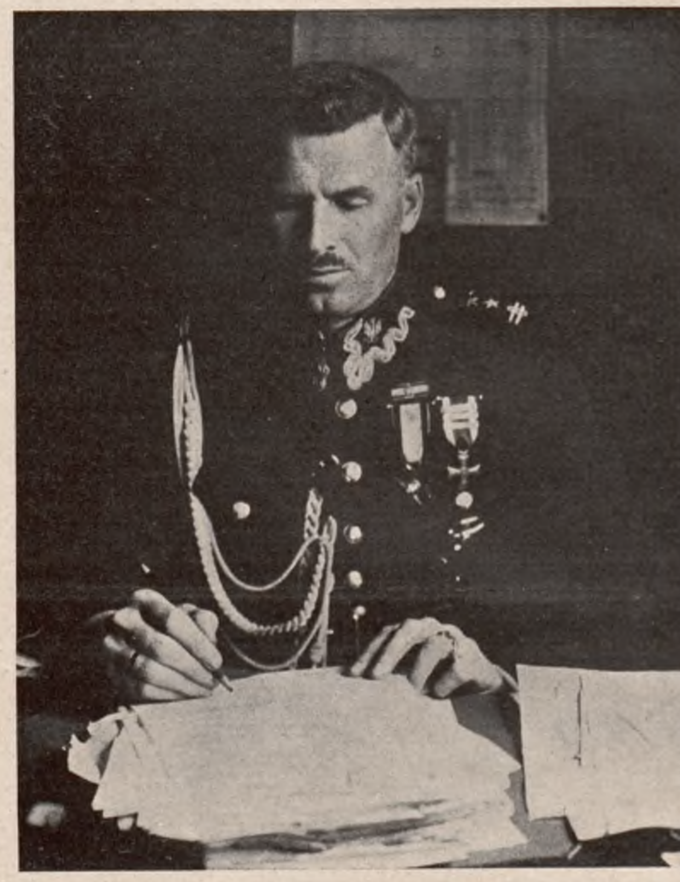
ne znajdują się głównie na obszarze Mandżurji) Chiny skazane są na import cukru.

Naftowy rynek chiński jest opanowany przez wielkie syndykaty naftowe, zwłaszcza Standart Oil Company of Nev Jerecy i Royal Dütch Shell. Wprawdzie Chiny posiadają własne złoża naftowe, dla braku jednak kapitałów i trudności transportowych wykorzystanie ich jest minimalne.

Również w dziale *rud metalowych* Chiny posiadają własne wielkie bogactwa. Mimo to daleką jest jeszcze chwila samowystarczalności w tym zakresie. Chiny sprowadzają rud metalowych i wyrobów metalowych ogromne ilości i każdy niemal dział produkcji w tym zakresie może liczyć w Chinach na zbyt.

Dziedzina *wyrobów galanteryjnych* wiąże się z dziedziną uprzednio omówionych wyrobów tkackich. Tu dodać tylko trzeba, że głównym importem galanterji jest Japonja, która na rynki chińskie wnosi towar specjalnie do wymagań tamtejszych dostosowany i która o ich utrzymanie walczyć będzie z konkurencją uporczywie; albowiem 75% swego eksportu w tym dziale na nie rzuca.

Postępy industrjalizacji kraju według metod nowoczesnych decydują o tak poważnej cyfrze obrotów w dziale *maszyn*.



Pułk. Sztabu Gen. Józef Sas-Hoszowski, I Ofic. Inspekt. Armji w Toruniu (p. działalność K. F. N. w Toruniu).



K. Dzierżanowski, d-ca Ok. VII w Poznaniu.

Główne poddziały stanowią: maszyny używane w przędzalnictwie i warsztaty tkackie, maszyny rolnicze, jak kultywatory, pługi zwykłe i motorowe, obrabiarki, kosiarki, siewniki, łuszczarki, dalej maszyny dla młynów parowych i elektrycznych, części maszyn, używanych w obsłudze kolei i budowie okrętów, wreszcie maszyny elektryczne, dynamo i dodatki.

Rybołóstwo jest jedną z podstaw gospodarstwa narodowego Chin. Pomimo jednak rozwiniętej znakomicie gospodarki *rybnej* (stacje doświadczalne i t.p.) zapotrzebowanie jest tak duże, że wielkie ilości *ryb i produktów morskich* się sprowadza. Dla importu jednak europejskiego dostarczanie tych artykułów, bez uprzedniego przedstudjowania sposobów zużytkowania ich dla celów spożywczych przez Chińczyków jest rzeczą niemal niemożliwą.

Chiny uchodzą za wynalazców *papieru*. Jednakowoż obecnie import europejskich gatunków papieru przedstawia pozycję niemal tak samo dużą, jak eksport gatunków chińskich. Papier gazetowy, książkowy, bankowy, kolorowy, płócienny, maszynowy sprowadza się do Chin w dużych ilościach. Papier płócienny produkują specjalnie na zamówienie Chin Szwecja i Norwegja i jest on używany do drukowania książek chińskich. Innych gatunków dostarczają: Japonja (gazetowy), Kraje Skandynawskie, Stany Zjednoczone, Anglja i Niemcy.

Farby i barwniki, głównie anilinowe i sztuczne indygo są na rynku chińskim artykułem importowym

niezbyt dawnym. I tutaj rolę gra zastąpienie ręcznych wyrobów chińskich przez wytwory fabryk europejskich. Głównym dostawcą są Niemcy, obok nich Stany Zjednoczone.

Zapałki i świece zajmują mniej więcej stale czternaste miejsce w tabeli importu chińskiego. Jednak zaczyna się obecnie w Chinach zaznaczać prąd ku wytwarzaniu tych artykułów w kraju. W każdym razie wzrasta stale silnie import parafiny, jako surowca do wyrobu świec. Czynnych fabryk świec i mydła jest obecnie w Chinach około 40, nie wszystkie jednak wyposażone są w nowoczesne urządzenia.

Tytoń jest używany w Chinach dopiero od roku 1902 w większych ilościach i konsumpcja jego szybko wzrasta. Zastępuje on bowiem częściowo opjum, którego legalny dowóz jest całkowicie zabroniony. W roku 1923, konsumpcja roczna tytoniu wyniosła 40.000.000 funtów angielskich. (Stany Zjednoczone skonsumowały w tym samym roku tytuniu za 60.000.000 funt. ang.) Sprowadza się głównie tytoń papierosowy do fajki bowiem Chińczycy używają własnych gatunków.

Wobec przechodzenia w niektórych ośrodkach Chin od konsumpcji ryżu do żyta, pszenicy, jako pożywniejszych, zaczyna *mąka* tych dwóch zbóż odgrywać dużą rolę w impocie. Jest on zresztą zależny od urodzajów krajowych (głównie Mandżurji), a co zatem idzie od różnicy ceny między mąką krajową a zagraniczną. W tym dziale Stany Zjednoczone pokrywają około 82% zapotrzebowania, po nich idzie Kanada.

Import *materjału kolejowego,* szyn, wagonów i lokomotyw będzie stale wzrastał, wobec braku wytwórni krajowych a konieczności konserwacji już istniejących linij i budowy nowych. Chiny bowiem mają zaledwie około 7.700 mil ang. linij kolejowych (Stany Zjednoczone mają 265.000 mil ang.). Wobec olbrzymich przestrzeni kraju większego o przeszło miljon km^2, niż cała Europa, rozbudowa dróg żelaznych jest najważniejszym programem polityki gospodarczej Rządu Nacjonalistycznego.

Cement i materjały budowlane są również artykułami, które na stały zbyt liczyć mogą. Cementownie miejscowe są nieliczne, a japońskie dostarczają cementu lichego i dlatego cement europejski jest bardzo ceniony. Artykuły budowlane takie, jak okucia do drzwi, klamki, zamki i t.p. mają również w Chinach duży zbyt, jednak tylko, gdy są pierwszorzędnej jakości, albowiem zamożny Chińczyk, a ten tylko jest poważnym ich odbiorcą stawia wysokie wymagania, dostosowując się do wymagań Europejczyków w Chinach, naogół bardzo wysokich.

GŁÓWNI DOSTAWCY i ODBIORCY CHIN w r. 1926

Kraj	Import tysięcy taeli hajkw.	Eksport tysięcy taeli hajkw.
1. Japonja	336 999	221.740
2. Stany Zjednoczone . .	187.647	150.113
3. Hong-Kong (port tranzyt.)	124.472	92.802
4. Wielka Brytanja . . .	116 269	55.835
5. Indje angielskie . . .	79 191	15.922
6. Indo Chiny.	51.795	18.433
7. Niemcy	45.677	17.760
8. Kanada	24.049	1.674
9. Rosja.	22.712	64.120
10. Francja	17.016	68.146
11. Belgja	14.365	3.596
12. Holandja	10.778	17.804
13. Włochy	9.150	13.265
14. Meksyk i Amer. Połudn.	6.846	264
15. Wyspy Filipińskie . .	5.487	6.663
16. Australja	4.686	946
17. Austrja	4.686	853
18. Szwecja	3.474	676
19. Sjam	3.023	3.258
20. Nowa Zelandja . . .	1.781	2.350
21. Turcja, Egipt, Persja .	1.297	22.624

Statystyka, dotycząca liczby okrętów przybywających do portów chińskich, przedstawia się w r. 1926 następująco:

Kraj	Ilość okrętów	Pojemność w tys. tonn
1. Chiny	39.614	26.451
2. Anglja	36.479	47 645
3. Japonja	29.654	38.948
4. Stany Zjednoczone . .	5.338	6.496
5. Norwegja	2.407	3.301
6. Francja	2.262	2.321
7. Portugalja	1.444	447
8. Włochy	1.045	731
9. Niemcy	812	2.995
10. Rosja	376	454
11. Danja	283	707
12. Szwecja	138	252

Ogółem: statków 158.996 o 134.659.606 tonnach pojemności.

STOSUNKI HANDLOWE POLSKO-CHIŃSKIE.

Nie zastanawiając się dłużej nad tym przedwojennym okresem, kiedy to wyroby fabryk polskich dostawały się do Chin jako towary rosyjskie czy niemieckie, zauważyć jednak należy, że stosunki między eksporterami naszych artykułów bawełnianych z Łodzi i Białegostoku a między importerami chińskiemi w tym czasie były ożywione. Towary bawełniane łódzkich i białostockich wytwórni na rynku chińskim były doskonale umieszczane, dostosowane do wymagań odbiorcy chińskiego i konkurencyjne. Okres ten został jednak skończony z chwilą powstania Państwa Polskiego. Trudności transportowe drogą lądową, przeszkody stawiane w tym kierunku przez Rosję, brak polskich placówek handlowych lub choćby tylko konsularnych w centrach handlowych i przemysłowych Chin, wreszcie trwająca prawie od roku 1924 wojna domowa w Chinach, wprowadzająca niepewność w stosunkach walutowych, pewien brak kapitału i stwarzająca większe ryzyko tranzakcji, wobec konieczności operowania kredytem długoterminowym, nie pozwoliła stosunkom handlowym polsko-chińskim rozwinąć się do granic normalnych możliwości. Mimo to zainteresowanie pewne tym rynkiem stale istnieje, choć narazie może nie odbija się w cyfrach obrotu.

D. c. n.

SWĄ NIEPODLEGŁOŚĆ GOSPODARCZĄ MOŻEMY WYWALCZYĆ TYLKO PRZY POMOCY RYNKÓW ZAMORSKICH.

POLSKI OKRĘT PROPAGANDOWY DLA POPIERANIA HANDLU ZAMORSKIEGO

Nawiązując do artykułu, zamieszczonego w poprzednim Nr. „Floty Narodowej", pragnęliśmy obecnie omówić pokrótce zadania i drogi, jakiemi powołana do życia spółdzielnia p. n. „Polski Okręt Propagandowy dla Popierania Handlu Zamorskiego" kroczyć będzie.

Cel wyraźnie określony w statucie mówi: celem spółdzielni jest popieranie handlu eksportowego", środkami zaś wiądącemi ku temu będzie cały szereg czynności jak to: współdziałanie z inicjatywą prywatną w zakresie handlu eksportowego, prowadzenie biura informacyj, zleceń i pośredniczenia w handlu zagranicznym, zakładanie składów konsygnacyjnych i przedsiębranie czynności transportowych i spedycyjnych, organizowanie wystaw i wycieczek specjalnych oraz przedsiębranie wszelkich działań, które w danej chwili będą najbardziej korzystne dla penetracji polskiej.

Na czele jednak dróg, wiodących do zakreślonych celów stoi zadanie ufundowania Okrętu Propagandowego — Okrętu Wystawy. Podobne przedsięwzięcie, aczkolwiek wymagające, jak na nasze stosunki, wielkich nakładów kapitału i wywołujące różnorodne zdania co do ewentualnych korzyści, z podobnych środków propagandy płynących, niewątpliwie przyniesie olbrzymie dodatnie rezultaty. Nie chcielibyśmy wszczynać tu dysputy na temat rentowności Okrętu Wystawy. Dotychczasowe wnioski nielicznych pesymistów opierają się zwykle na łatwych i jednostronnych kosztach, natomiast pomijają w kalkulacji trudno uchwytne i różnorodne korzyści. Planowa i dokładnie zorganizowana wystawa, oparta na pierwszorzędnej znajomości rynków, przystosowana do gustów i upodobań odbiorców a poparta sprawnie funkcjonującym aparatem pośrednictwa, znajdującym się na miejscu, bezwątpienia wpłynie na znaczne zwiększenia obrotów naszych z zagranicą, w szczególności zaś z krajami, gdzie towar nasz był albo wcale nieznanym albo przechodził pod obcą etykietą, opłacając przytem koszta obcemu pośrednikowi.

W ramach krótkiego artykułu trudnem jest wyłuszczenie różnorodnych bezpośrednich i pośrednich korzyści, jakie daje dotykalny kontakt z odbiorcą i rynkiem. Dziś, kiedy przeważny procent naszego eksportu idzie wyłącznie za miedzę, kiedy polski eksporter, pozbawiony jest całego szeregu urządzeń, dostarczanych przez kraje dobrze zagospodarowane i nie mający w większości wypadku praktyki i własnego doświadczenia, dostarczenie instrumentu, dającego możność bezpośredniego kontaktu, należy uznać za istotnie celowe, bowiem momentowi wychowawczo-dydaktycznemu winniśmy w całej polityce ekspansyjnej przyznać poczestne miejsce.

Na dalszym już planie zadań spółdzielni stoi sprawa propagandy kulturalnej, która to za pomocą Okrętu-Wystawy będzie równocześnie uskuteczniona, uzupełniając zasadniczy dział.

Przechodząc do form organizacyjnych należy zauważyć, że forma prawna spółdzielni bodajże najbardziej do podobnego przedsięwzięcia się nadaje, tam bowiem, gdzie idzie wyłącznie o interes narodowy, nie mogą być dopuszczone kapitały obce, mogące decydować i to nie zawsze pod kątem widzenia naszych potrzeb. Niewątpliwie, iż ogromne trudności nastręczy praca gromadzenia funduszu udziałowego, zważywszy, iż udział wynosi zaledwie 25 zł. przy jednokrotnej odpowiedzialności.

Zakreślona na szeroką skalę akcja nowopowstałej instytucji jest bacznie obserwowana przez szereg czynników, patrzących na to, jak na bardzo ciekawy eksperyment. Z punktu widzenia ogólnego wszelkie kroki, zdążającego do usprawnienia i wzmożenia naszego eksportu należy obdarzyć zgóry największą życzliwością, tembardziej zaś takie, które jednocześnie realizują i inne niezwykłej doniosłości zadanie — zadanie tworzenia Floty Narodowej. W wyniku urzeczywistnienia celów Spółdzielni powstanie okręt okręt o pokaźnej pojemności (6 tysięcy). Trudno dziś przewidzieć, w jakim dziale pracy z pośród wyszczególnionych na wstępie wyspecjalizuje się nowa instytucja, jednak z wielką dozą prawdopodobieństwa należy przewidzieć, że czynności transportowe, oparte na własnym taborze pływającym, wysuną się na czoło.

Nie chcemy tu również ustalać przyczyny, dla czego kapitał prywatny unikał dotychczas lokat w transporcie morskim. Istnieje tylko goły fakt, że flota nasza powstaje li tylko za sprawą czynników państwowych. Usiłowanie tworzenia jej z dobrowolnych ofiar i składek dadzą znaczne rezultaty, ale takich, jakie nasze życie wymaga w krótkim czasie nie dostarczy. Natomiast nie ulega kwestji, że drogą zdemokratyzowanych udziałów da się zmobilizować potężne kapitały, jeśli w pracy będą współdziałać czynniki społeczne i państwowe. W społeczeństwie naszem idea morska ma wielki oddźwięk, tylko dotychczasowe metody wyzyskania jej nie zawsze trafiały do jego przekonania.

Nowopowstała Spółdzielnia, ponieważ zadaniami swemi zazębia się z działalnością Komitetu Floty Narodowej, ułożyła swój stosunek do niego na płaszczyźnie daleko posuniętej współpracy, dającej istotne obopólne korzyści. W Radzie Nadzorczej Spółdzielni zasiada dwóch przedstawicieli Komitetu Floty Narodowej, każdy zaś udziałowiec jest równocześnie członkiem tegoż, opłacając ustalone świadczenia.

Dalsze rozważania wybiegałyby poza ramy niniejszego artykułu. Sięgać do podstaw, ustalać czynniki, działające na tym terenie, na której mocną stopą chce stanąć nowopowstała instytucja, byłoby rzeczą nieistotną, dziś trzeba tylko z radością powitać fakt dokonany i życzyć instytucji pięknego rozwoju.

Lokal tymczasowy Spółdzielni mieści się przy ul. Widok 6 m. 1, telefon 326-11.

DZIAŁ ORGANIZACYJNY K.F.N.

STANISŁAW TOMCZAK:

PRACA ORGANIZACYJNA K. F. N. w r. 1928

Rok ciężkiej pracy minął. Możemy śmiało przejrzeć bilans pracy organizacyjnej za rok ubiegły. Jeżeli weźmiemy pod uwagę szczupły skład personelu Centralnego Biura, niewielkie fundusze, przeznaczone na propagandę, a dodamy do tego małe uświadomienie w społeczeństwie, które trzeba uczyć oceniania wartości posiadanego wybrzeża morskiego i o konieczności budowania floty morskiej, to wtedy możemy określić dorobek organizacyjny. Dorobek ten jest wydatny. Obecnie Komitet Fl. Nar. posiada 440 Kół na całym terenie Rzeczypospolitej, oraz pozyskał 82 tys. członków różnych kategoryj, a 6.600 członków korespondentów. Centralne Biuro wysłało ogółem 20 tysięcy listów, nie licząc okólników i wysyłek. Dzięki staraniom szefa biura p. Józefa Kąkolewskiego sprawność pracy biurowej została doprowadzona, przy małym personelu do maksimum. Propaganda akcji K. F. N. dzięki Konferencji Prasowej i odezwie Syndykatu Dziennikarzy Polskich i przez zainteresowania prawie całej prasy polskiej, poszła ogromnie naprzód i wydaje owoce pod postacią licznych artykułów o morzu polskiem i potrzebie popierania działalności K. F. N. W dziedzinie wydawniczej K. F. N. wydał w roku ubiegłym: dwie ulotki propagandowe, napisane przez Sekretarza Generalnego K. F. N. p. gen. Marjusza Zaruskiego pod tyt. „Słuchaj Polsko" i „Znaczenie Morza dla Polski", które rozeszły się w setkach tysięcy egzemplarzy, co dodatnio świadczy o ich wartości literackiej. Następnie została wydana broszura pod tyt. „Konieczność posiadania własnej floty morskiej handlowej i wojennej" napisana przez p. Romualda Czarnockiego. Poważny rozwój organizacyjny K.F.N. stworzył potrzebę wydawania miesięcznika, organu Kom. Fl. N. pod naz. „Flota Narodowa", który odrazu zyskał bardzo licznych czytelników.

Chcąc przyczynić się do większej popularyzacji akcji K. F. N. Centrala poczyniła kroki celem uzyskania na Wystawie Powszechnej w Poznaniu własnego propagandowego pawilonu.

Wybito dla członków K. F. N. odznaki członkowskie, na które zapotrzebowanie jest duże. Dla ułatwienia zbiórek funduszów na budowę floty morskiej, Centr. K.F.N. wydrukował nalepki po 1 zł., po 50 gr. i po 10 gr. Inspektorat K. F. N. dotychczas objął objazdami województwa: warszawskie, białostockie, lubelskie, łódzkie, wileńskie, krakowskie, lwowskie, stanisławowskie, tarnopolskie, pomorskie, poznańskie, śląskie, w najbliższym czasie zostanie przeprowadzona i zmontowana akcja organizacyjna K. F. N. na całym terenie Państwa Polskiego. Celem zapoznania się z pokrewnemi organizacjami w innych państwach Sekr. Gen. K. F. N. p. gen. Marjusz Zaruski przedsięwziął w podróżach swych kroki celem pozyskania polskich placówek dyplomatycznych i kolonji polskich dla akcji K. F. N., wygłosił też w miastach polskich szereg odczytów. Po zwołaniu plenarnego posiedzenia K. F. N. i po sprawdzeniu rachunków przez Komisję Rewizyjną, bilans stanu kasowego K. F. N. zostanie ogłoszony w codziennej prasie.

Przeglądając ten krótki zarys pracy organizacyjnej K. F. N. czytelnik będzie mógł uprzytomnić sobie wysiłek, jaki zrobiła Centrala K. F. N. w roku ubiegłym pod kierownictwem Sekr. Generalnego Gen. Marjusza Zaruskiego.

W ciągu roku bieżącego Sekretarz Generalny wystąpił z inicjatywą połączenia Ligi Morsk. i Rzecznej z Kom. Fl. Narod., o czem czytelnicy znajdą sprawozdanie w następnym № „Floty Narodowej".

Dla zaznajomienia się szczegółowego z organizacją K. F. N. na terenie całego kraju podaję wykaz Kół, zaczynając w tym numerze od województw śląskiego, poznańskiego i pomorskiego.

WOJ. ŚLĄSKIE.

Pow. BIELSKI:

pow. Bielsko — Cwojdziński Stef. zast. Starosty

Pow. KATOWICKI:

m. Bielszowice — Witold Wierzbowski,
gm. Halemba — Nacz. Gm. Ernst,
„ Maciejkowice — Nacz. Gm. Wiechuła,
szkol. Mysłowice — Dyrekcja Semin. Żeńsk.,
gm. Pawłów — Nacz. Gm. Jan Wiechuła,
„ Rożdzien — Kier. Szkol. J. Jarosławski,
„ Wełnowiec — Jan Broll,
m. Katowice — Dyonizy Michalski,
okr. Katowice — Inż. J. Kiedroń.

Pow. PSZCZYŃSKI:

szkol. Pszczyna — Prof. Gim. Wł. Markiewicz.

Pow. RYBNIK:

gm. Krywałd-Szczygł. — Inż. Stan. Wierzbicki.

Pow. WIĘTOCHŁOWICKI:

gm. Brzeziny — Nacz. Gm. Franc. Kotucha,
„ Brzozowice — Nacz. Gm. Jan Krupa,
„ Bytom Nowy — „ „ Machon,
m. Chropaczów — Nacz. Urz. Okr. Józef Trojok,
gm. Dąbrówka W. — Nacz. Gm. Józef Szeja,
„ Godula — Nacz. Urz. Okr. Fr. Jędrosz,
„ Hajduki N. — Nacz. Gm. Nowak Józef,
„ Hajduki W. — „ „ Golasz Józef,
„ Kamień — Nacz. Gm. Sokoła,
„ Lipiny — Franc. Lazar,
„ Łagiewniki — Sekr. Gm. Paweł Nacno,
„ Orzegów — Kier. Szkoły Ewg. Rohrbach,
„ Piekary W. — Nacz. Gm. Pudlik,
pow. Świętochłowice — Nacz. Urz. Okr. Wiktor Polak,
gm. Szarlej — Nacz. Urz. Okr. Olszowski,
szkol. Orzegów — Kier. Szkoły I Grzegorz Eckert,
gm. Ruda — Radny Gm. Fr. Walczuch.

Pow. TARNOGÓRSKI:

pow. Tarn. Góry — Fronczek,
szkol. „ „ — Prof. Wójcik,
gm. Nakło — Nacz. Gm. Józef Kalus,
m. Miasteczko — Kier. Szkoły Rudolf Zaręba.

WOJ. POZNAŃSKIE.

Pow. BYDGOSKI:

m. Nakło — Burmistrz Bobowski,
szkol. Nakło n/Notecią — Kier. Szkoły M. Wyssogota-[Zakrzewska,
„ Nakło — Wysł. list w sprawie ustanowienia [przewodniczącego.

Pow. CHODZIESKI:

gm. Dziembowo — Nauczyciel Cegielski.

Pow. GOSTYŃSKI:

pow. Gostyń — Starosta Dabiński,
m. Krobja — Burmistrz Graczyk,
m. Piaski — Burmistrz m. Piaski.

Pow. INOWROCŁAWSKI:

gm. Gniewkowo — Kom. Obw. Bol. Jasiak,

Pow. MIĘDZYCHODZKI:

m. Międzychód — Burmistrz Skrzypczak,
gm. „ — Wójt Marcin Dwornik,
gm. Kwilcz — Nacz. Poczty Lucjan Rosiński.

POW. MOGILEŃSKI:

pow. Mogilno — zrzekł się, a nowego przewodniczą-[cego jeszcze niema,
szkol. Gniezno — Gim. Państw. Jan Birgfellner,

Pow. OSTROWSKI:

gm. Sieroszewice — Kier. Szkoł. Wład. Koralewski,
„ Skalmierzyce — Wójt Stan. Kroczyński.

Pow. PLESZEWSKI:

pow. Pleszew — Dr. Wieczorek Starosta.

Pow. POZNAŃSKI:

m. Poznań — Dr. St. Solański Dyr. Banku.

Pow. SZUBIŃSKI:

pow. Szubin — Starosta Kutzner.

Pow. ŚREMSKI:

szkol. Śrem. — Naucz. Gimn. Piała Jakób.

Pow. ŚREDZKI:

szkol. Dominowo — Jan Kossak.

Pow. WOLSZTYŃSKI:

m. Wolsztyn — Burmistrz Modliński.

WOJ. POMORSKIE.

Pow. CHEŁMIŃSKI:

gm. Brzozowo — Naucz. Jan Wysocki,
m. Chełmno — Wład. Mctusiński,
gm. Robakowo — Wacł. Kozłowski,
gm Stary Folwark — Wójt Sławatycki Juljan.

Pow. CHOJNICKI:

pow. Chojnica — Popiel Jan Starosta (nie przyjmuje posyłek),

Pow. DZIAŁDOWSKI:

pow. Działdowo – Starosta Plackowski.

Pow. GNIEWSKI:

pow. Gniew — Star. Dr. Lemanczyk.

Pow. GRUDZIĄDZ:

m. Grudziądz — Dr. Kazim. Maj,
pow. Grudziądz — Starosta.

Pow. KARTUSKI:

gm. Czeczewo — Sołtys Jan Delkie,
pow. Kartuzy — Jan Bieliński,
gm. Sierakowice — Wójt Oton Korszyn,
„ Szymbarto — Nacz. gm. Jakób Wąs.

Pow. KOŚCIERSKI

pow. Kościerzyna — Starosta.

Pow. SĘPOLIŃSKI:

Cerkwica Duża — Jan Daron,
gm Iłowo — Hildebrandt,
„ Jastrzębiec — Apolinary Grzebień,
„ Komserowo — Zdzisław Siudziński,
„ Lutowko-N. Dwór – Inż. Skwarc,
„ Płocicz — Kier. Szkoły Paweł Skoczylas,
pow. Sępolno — Starosta Ornass,
m. Sępolno — Burmistrz Edm. Jagielski,
gm. Sosno — Kwasigroch,
„ Sucharączek — Ludwik Kania,
„ Sypniewo — Kier. Szkoły Rosiński,
„ Wałdowo — Przod. P. P. Marcin Duczmal,
„ Zakrzewek — Sołtys Rakowski.

Pow. STAROGARDZKI:

pow. Starogard — Dr. Stan. Chmielecki.

Pow. SWIECKI:

gm. Bukowiec — Ekert Leon,
pow. Swiecie — Burmistrz Stan. Kostka.

Pow. TCZEWSKI:

pow. Tczew — Starosta Dytkiewicz.

Pow. TORUŃSKI:

pow. Toruń-Wieś — Starosta Bogacz,
m. „ — Prezes Sądu Ruszczyński Adam.

Pow. TUCHOLSKI:

pow. Tuchola — Tollik Starosta.

Pow. WĄBRZESKI:

pow. Wąbrzeźno — Alojzy Kierstein.

Pow. WEJHEROWSKI:

gm. Bolszewo — Kier. Szkoły Szronak,
„ Kolibki — Konsul Kukowski,
„ Mechowa — Naucz. Miecz. Lorkowski,
pow. Wejherowo — Alojzy Kierstein,
m. „ — Wład. Kruczyński.

REGULAMIN DLA CZŁONKÓW WSPIERAJĄCYCH K. FL. N. I KÓŁ MIEJSCOWYCH

A. Członkowie wspierający.

1. Członkiem wspierającym Komitetu Floty Narodowej może być każda osoba fizyczna lub prawna, opłacająca na cele Komitetu wkładkę w wysokości 1 zł. rocznie. Członkowie wspierający, opłacający rocznie 12 zł., otrzymują tytuł członka wspierającego-czynnego. Członkowie wspierający, opłacający rocznie zł. 120, otrzymują tytuł członka wspierającego opiekuna. Członkowie wspierający, opłacający jednorazowo zł. 5.000, otrzymują tytuł członka wspierającego dożywotniego. Członkowie wspierający, opłacający jednorazowo zł. 10.000, otrzymują tytuł członka wspierającego założyciela (tytuł ten jest dożywotni).

2. Członkowie wspierający mają prawo noszenia, zatwierdzonej przez Komitet Floty Narodowej, odznaki Komitetu. Członkowie wspierający czynni i opiekunowie—prawo noszenia odznaki, oraz czapki, kroju ustanowionego przez Komitet. Członkowie wspierający dożywotni, założyciele i honorowi—prawo noszenia odznaki oraz ustanowionego przez Komitet Floty Narodowej uniformu ze specjalnemi dystynkcjami dla każdej kategorji tych członków. Jeżeli członkiem jest osoba prawna, to prawo noszenia munduru ma kierownik, lub reprezentant danej instytucji.

3. Członkowie wspierający wszystkich kategorji mają prawo wywieszania w obrębie swych domów lub mieszkań w dniach uroczystych narodowych lub rodzinnych flagi Komitetu Floty Narodowej. Flagi te są do nabycia w Biurze Wydziału Wykonawczego.

B. Koła Miejscowe.

Cel.

4. W celu akcji propagandowej spraw morskich wśród społeczeństwa oraz skuteczniejszego gromadzenia funduszów na cele Komitetu poza stałemi wkładkami członków, Wydział Wykonawczy może powoływać do życia w poszczególnych miejscowościach Koła miejscowe członków wspierających Komitetu Floty Narodowej. Koła miejscowe mogą także powstawać z inicjatywy własnej członków wspierających. Istnienie Kół miejscowych nie wyklucza dorywczej akcji propagandowej lub finansowej w postaci komitetów i t. p.

5. Koła miejscowe noszą nazwę swej miejscowości, np. Koło miejscowe Komitetu Floty Narodowej w Wilejce, III Koło miejscowe Komitetu Floty Narodowej we Lwowie i t. p.

Organizacja Kół.

6. Jeżeli w danej miejscowości nie istnieje jeszcze Koło miejscowe, Wydział Wykonawczy Komitetu może przez osoby przez siebie upoważnione zwołać zebranie organizacyjne Koła. Zebranie takie może zwołać także grupa członków wspierających z własnej inicjatywy. W zebraniu tem mają prawo wziąć udział z głosem decydującym zaproszeni przez organizatorów członkowie wspierający Komitetu Floty Narodowej, zamieszkali w danej miejscowości.

7. Na zebraniu organizacyjnem Koła zostaje wybrany przewodniczący Koła i Zarząd Koła oraz Komisja Rewizyjna. O rezultatach zebrania organizacyjnego wybrany Zarząd powiadamia Wydział Wykonawczy Komitetu Floty Narodowej, który może nie zatwierdzić wyborów bez podania powodów. Przewodniczący Koła jest mężem zaufania Komitetu. Prawne istnienie Koła rozpoczyna się z chwilą zatwierdzenia przewodniczącego i Zarządu przez Wydział Wykonawczy Komitetu. Po ukonstytuowaniu Koła nowi członkowie przyjmowani są za zgodą Zarządu

Kierownictwo Koła.

8. Kierowanie sprawami Koła i zarządzanie jego majątkiem zgodnie z ustawą i regulaminem K. Fl. N. należy do Zarządu Koła. Zarząd także opracowuje i przedstawia wnioski na zebranie Koła i do Wydziału Wykonawczego K. Fl. N., prowadzi rachunkowość i składa sprawozdania kasowe i wykonawcze Wydz. Wyk. i zebraniu Koła, opracowuje projekty finansowe, przyjmuje członków Koła, wykonywa zlecenia Wydz. Wyk. K. Fl. N. i uchwały Koła, reprezentuje Koło wobec władz Komitetu Fl. N. i w urzędach.

9. Zarząd składa się z przewodniczącego i 2 lub 4 (czterech) członków zarządu oraz 2 zastępców, wybieranych na rok. Zastępcami zostają ci członkowie, którzy przy wyborach Zarządu otrzymają z kolei największą ilość głosów.

Wszystkie uchwały Zarządu zapadają zwykłą większością głosów.

W razie równej ilości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

10. Za całą działalność Koła propagandową i finansową odpowiadają wobec Wydziału Wykonawczego członkowie Zarządu solidarnie.

Zarząd Koła ma prawo używania pieczęci, ustanowionej dla Kół przez Wydział Wykonawczy.

Zebranie Koła.

11. Zebranie Koła zwołuje Zarząd Koła a) z własnej inicjatywy, b) na żądanie Wydziału Wykonawczego Komitetu, c) na żądanie $^1/_3$ części członków Koła, d) na żądanie Komisji Rywizyjnej.

Do prawomocności uchwał zebrania Koła potrzebna jest obecność przynajmniej $^1/_4$ ogólnej liczby członków Koła. O ile z powodu braku dostatecznej liczby członków zebranie nie mogło się odbyć w oznaczonym terminie, może się ono odbyć w drugim terminie, nawet w tym samym dniu, bez względu na liczbę obecnych.

12. Zebranie zagaja przewodniczący Koła, poczem następuje wybór prezydjum zebrania. Uchwały zebrania są protokułowane i podpisywane przez przewodniczącego zebrania i sekretarza.

13. Raz na rok, w końcu urzędowania Zarządu, zbiera się sprawozdawcze zebranie Koła, które rozpatruje i zatwierdza sprawozdanie finansowe Zarządu oraz preliminarz na rok następny, a także wybiera przewodniczącego Koła, członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej.

14. Uchwały zebrań Koła zapadają zwykłą większością głosów obecnych członków, z wyjątkiem

uchwały o rozwiązaniu Koła, która wymaga $^{2}/_{3}$ oddanych głosów.

Termin wszystkich zebrań Koła powinien być podany do wiadomości członków przynajmniej na 5 dni przed zebraniem.

Fundusze Koła.

15. Na fundusze Koła mogą się składać wszelkie dochody za wyjątkiem wkładek członkowskich na rzecz Komitetu Floty Narodowej, w całości przekazywanych Komitetowi. Zyski z prowadzonych imprez dochodowych Koło obowiązane jest przekazać w myśl ustawy po potrąceniu wydatków do Komitetu Floty Narodowej, przesyłając równocześnie zestawienie odpowiednich rachunków, podpisane przez przewodniczącego i Zarząd.

Komisja Rewizyjna.

16. Komisja Rewizyjna składa się z trzech członków i 2 zastępców, wybieranych na rok. Komisja Rewizyjna przeprowadza kontrolę ksiąg, kasy, majątku Koła i działalności Zarządu i składa zebraniu Koła sprawozdanie z odnośnemi wnioskami.

Kontrola Kół przez Komitet.

17. Komitet Floty Narodowej przez członków Wydziału Wykonawczego, członków Biura Wydziału, lub przez osoby do tego upoważnione ma prawo kontrolowania wszelkich czynności Kół miejscowych, zawieszania lub rozwiązywania Zarządów, zawieszania działalności Kół, lub ich rozwiązywania, mianowania Zarządów tymczasowych i decyzji ostatecznej we wszelkich sprawach spornych. O ilości Kół w danej miejscowości decyduje Wydział Wykonawczy Komitetu.

Rozwiązanie Koła.

18. Do rozwiązania Koła potrzebna jest uchwała, powzięta na prawomocnem zebraniu Koła ilością $^{2}/_{3}$ oddanych głosów. Koło może zostać także rozwiązane przez Wydział Wykonawczy Komitetu. W wypadku rozwiązania Koła cały jego majątek przechodzi na własność Komitetu Floty Narodowej.

INSTRUKCJA DLA CZŁONKÓW KORESPONDENTÓW K. FL. N.

1. Członek wspierający Komitetu Floty Narodowej, który podejmie się za zgodą Wydziału Wykonawczego Komitetu Floty Narodowej zbierania wkładek od członków wspierających, wspierających czynnych i wspierających opiekunów za specjalnem wynagrodzeniem, zostaje mianowany członkiem korespondentem. Od sumy zebranych przez siebie wkładek członek korespondent otrzymuje 15% tytułem odszkodowania za czas stracony.

2. Członkowie wspierający, pragnący zostać członkami korespondentami powinni przesłać do Wydziału Wykonawczego odpowiednie zgłoszenie wraz z poświadczeniem, że są odpowiedni na stanowisko korespondenta, wydanem przez wójta gminy, starostę, lub osobę zajmującą stanowisko urzędowe albo poważne stanowisko społeczne. Osoby, zajmujące stanowiska urzędowe, pragnące zostać członkami korespondentami, nie potrzebują przedstawiać wyżej wymienionego poświadczenia.

3. Członkowie korespondenci otrzymują specjalną legitymację od Komitetu Floty Narodowej, upoważniającą do zbierania wkładek.

4. Członek korespondent zbiera wkładki na kwitarjusze, dostarczone mu za pokwitowaniem przez Wydział Wykonawczy Komitetu Floty Narodowej. Do zbierania wkładek od członków, opłacających 1 zł. rocznie, jest specjalny kwitarjusz. Na kwicie, wydawanym członkowi wspierającemu, opłacającemu rocznie 1 zł., członek korespondent wypisuje jego nazwisko i imię, adres oraz datę pobrania wkładki. Wkładki od członków czynnych i opiekunów zbierane są na inny kwitarjusz. Na kwitach, wydawanych członkom wspierającym czynnym lub opiekunom, którzy mogą opłacać wkładki w ratach miesięcznych, korespondent zaznacza oprócz nazwiska i adresu członka, jaką sumę i za jaki okres czasu pobrał, oraz czy członek, od którego otrzymał wkładkę, jest członkiem czynnym czy opiekunem. Na grzbiecie kwitarjuszy oprócz powyższych danych korespondent notuje także zawód członka.

5. W końcu każdego miesiąca, lub gdy suma zebranych wkładek przekroczy złotych 50, korespondent obowiązany jest wpłacić do P. K. O. na rachunek Komitetu (konto czekowe Nr. 30), lub przesłać pocztą zebraną przez siebie kwotę, przesyłając równocześnie wykaz imienny członków, od których pobrał wkładki. W wykazie tym należy wypisać nazwisko i imię członka wspierającego, jego adres dokładny (poczta, miejscowość, ulica, numer domu, powiat, województwo), numer kwitu, dzień pobrania wkładki oraz sumę. Członków czynnych i opiekunów należy podać w wykazie w oddzielnych grupach, zaznaczając oprócz powyżej wymienionych danych także, za jakie miesiące i ile wpłacili.

6. Na podstawie tego wykazu, po otrzymaniu pieniędzy, Wydział Wykonawczy Komitetu Floty Narodowej wysyła legitymacje członkom wspierającym wszystkich kategoryj.

7. O ile korespondent w ciągu miesiąca nie prześle do Komitetu zainkasowanych pieniędzy oraz wykazu członków, Wydział Wykonawczy Komitetu Floty Narodowej nie będzie mógł przesłać legitymacyj członkom w określonym na kwicie terminie sześciu tygodni, a wtedy członkowie wspierający mają obowiązek zwrócić się bezpośrednio do Komitetu w celu wyjaśnienia, dla czego nie otrzymali jeszcze legitymacyj. Wydział Wykonawczy Komitetu, po przeprowadzeniu dochodzenia, w razie stwierdzenia nieprawidłowości, może członka korespondenta pozbawić prawa zbierania wkładek i pociągnąć go do odpowiedzialności.

8. Grzbiety kwitarjuszy zaraz po zużyciu powinien korespondent przesyłać do Wydziału Wykonawczego do sprawdzenia.

9. Członek korespondent powinien prowadzić listę członków wspierających, od których pobrał wkładki. Na liście tej powinien wynotowywać nazwiska i imiona członków, ich adresy (miejscowość, ulica, numer domu, poczta, powiat, województwo), numery kwitów, dzień wydania kwitu, sumę pobraną oraz czas, za który opłacono wkładkę.

10. Członek korespondent obowiązany jest na miejscu widocznem swego domu lub mieszkania wywiesić tabliczkę z napisem: „Członek korespondent Komitetu Floty Narodowej”.

11. Kontrolę działalności członków korespondentów przeprowadza Komitet Floty Narodowej przez Wydział Wykonawczy, członków Biura Wydziału lub osoby do tego upoważnione.

12. Komitet Floty Narodowej, przez członków Wydziału Wykonawczego, lub Biura Wydziału, ma prawo zawiesić członka korespondenta w jego działalności lub zupełnie pozbawić go prawa inkasowania wkładek.

13. Członkowie korespondenci, którzy zbiorą w ciągu roku największą ilość wkładek, otrzymują specjalne premje.

W tym celu korespondenci zostaną podzieleni na trzy grupy: korespondentów wiejskich, miejskich i m. st. Warszawy. Dla każdej z tych grup przeznacza się po cztery premje w wysokości: 400 zł., 300 zł., 200 zł. i 100 zł.

Korespondent, który zbierze największą sumę wkładek w porównaniu do innych korespondentów, należących do tej samej co on grupy, otrzymuje największą premję zł. 400, następny korespondent według ilości zebranych wkładek otrzymuje premję drugą zł. 300, trzeci—premję trzecią—zł. 200 i czwarty—zł. 100.

WSKAZÓWKI W SPRAWIE ORGANIZACJI KOM. FL. N. NA TERENIE WOJEWÓDZTWA

Ustawą Sejmową z dnia 16 lutego 1927 r. został powołany do życia Komitet Floty Narodowej.

Zadaniem Komitetu Fl. Nar. jest skoordynowanie wszelkich wysiłków poszczególnych instytucji, grup społecznych, oraz osób dążących do utworzenia polskiej floty morskiej. Dla zrealizowania tych zadań Komitet Fl. Nar. organizuje na całym terenie Państwa Polskiego i opiera całą akcję na Komitetach Wojewódzkich, Powiatowych Kołach miejskich i wiejskich oraz członkach korespondentach.

I. Dla uskutecznienia konieczne jest:

1) Powołanie do życia Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej.

2) Zorganizowanie na terenie wszystkich powiatów i miast wydzielonych, powiatowych i miejskich Komitetów Fl. Nar. (tam zaś gdzie istnieją, zreorganizowanie i auktywnienie).

II. Organizacja Komitetu Wojewódzkiego.

Komitet Wojewódzki *pod przewodnictwem pana Wojewody* składa się z przedstawicieli: a) władz państwowych II inst., b) samorządu wojewódzkiego, c) władz wojskowych, d) izb przemysłowo-handlowych, e) izby rzemieślniczej, f) banków państwowych i prywatnych, g) zarządów wojewódzkich poważniejszych stowarzyszeń i organizacyj społecznych, zawodowych, h) prasy.

Pracami Komitetu i całą akcją kieruje z ramienia Komitetu *Wydział Wykonawczy* złożony z 5 czynnych członków.

Przy wydziale wykonawczym funkcjonuje płatny urzędnik *Inspektor* wojewódzki, mający za zadanie przeprowadzenie kontroli działalności komitetów powiatowych i członków korespondentów.

III. Organizacja komitetów powiatowych i miejskich:

Na czele komitetów powiatowych stoją starostowie, na czele komitetów miejskich (miast wydzielonych) prezydent miasta.

Komitety powiatowe (miejskie) powołuje się w analogiczny sposób, jak Komitet wojewódzki. Z ramienia Komitetu powiatowego (miejskiego) pracami Komitetu kieruje wydział wykonawczy złożony również z 5 osób.

Technika pracy:

1) Na terenie działania komitetów powiatowych tworzy się Koła miejskie i gminne.

2) *Miasta*:

Prezydent (burmistrz) miasta zaprasza dla ukonstytuowania koła miejscowego przedstawicieli (kierowników względnie dyrektorów) następujących instytucyj:

a) urzędów państwowych i komunalnych,
b) oddziałów wojskowych (w porozumieniu z Komendą garnizonu),
c) instytucji przemysłowo-handlowych i cechów,
d) dyrektorów wszystkich szkół,
e) prezesów stowarzyszeń i związków.

Pożądane jest, ażeby każdy z zaproszonych stawił się na zebranie z wyznaczonym przez siebie (czy zarząd) *członkiem korespondentem* (ludzie czynni gotowi do pracy).

Każdy członek korespondent otrzymuje na zebraniu za pokwitowaniem odpowiednią ilość list składkowych i kwitów Kom. Fl. Nar. (gotowe — wydawane wyłącznie przez Komitet Główny w Warszawie).

Obowiązkiem członka korespondenta jest zjednanie na terenie jego instytucji (szkoła, urząd, oddział, zakład, stowarzyszenie) wszystkich na członków komitetu Fl. Nar.

Wieś.

Starosta zwołuje zebranie wszystkich:
1) wójtów i sołtysów,
2) inspektora szkolnego,
3) kierowników wzgl. przedstawicieli wszystkich szkół.

Członkami korespondentami powinni być: wójt, nauczyciel, przedstawiciel obszarów dworskich i sołtysi Postępowanie z listami składek i przekazywaniem pieniędzy, jak na terenie miast z tem, że pieniądze wpłaca się na konto P. K. O. Nr. 30.

Fundusze:

Na podstawie instrukcji dla członków korespondentów, członkowie korespondenci pobierają 15% od zebranych składek jako odszkodowanie. Wobec tego, że nie wszyscy członkowie korespondenci zechcą te 15% pobierać, należałoby utworzyć z tego 15% potrącenia od wszystkich sum list składkowych specjalny fundusz administracyjny, któryby został podzielony między komitet wojewódzki i komitety po-

wiatowe, w ten sposób, że każdy komitet powiatowy zatrzymywałby na pokrycie faktycznych kosztów (podróż, wydatki rzeczowe, premje dla najgorliwszych członków korespondentów i t. d.) 5% a resztę w wysokości 10% przekazywałby Wojewódzkiemu Komitetowi dla opłacania inspektora, wydatków rzeczowych i rozjazdów. Funduszem tym zarządzałby przy komitecie wojewódzkim wydział wykonawczy wojewódzki, przy komitetach powiatowych i ewent. miejskich analogiczne wydziały wykonawcze.

Sprawozdania:

Każdy Komitet Powiatowy (miejski) obowiązany jest składać każdego miesiąca najpóźniej do 10 każdego miesiąca szczegółowe sprawozdanie Komitetowi wojewódzkiemu, który czyni to samo w stosunku do Komitetu Głównego w Warszawie.

Inspektor Wojewódzki:

Do zakresu działania inspektora wojewódzkiego należy:

1) organizacja propagandy, wygłaszanie odczytów, referatów,

2) fachowa pomoc komitetom powiatowym w ich pracach,

3) kontrola działalności komitetów powiatowych i członków korespondentów co do intensywności pracy, usuwanie natychmiastowe wszelkich pod tym względem braków.

Okaże się np., że w miejscowości X kilku korespondentów nie pracuje wzgl., że rezultaty ich pracy są znikome — Inspektor winien zbadać przyczyny tego stanu i wspólnie z komitetem powiatowym (wydziałem wykonawczym) przeprowadzić celowe zmiany.

Stykając się osobiście ze wszystkimi członkami korespondentami winien zachęcać ich do pracy.

Z KOM. FLOTY NAR. W WILNIE:



Władysław Raczkiewicz, wojewoda wileński, prezes wojewódzkiego Komitetu Fl. N. *(p. str. 23).*

KRONIKA K. FL. N.

KONFERENCJE Z PREZYDENTEM M. ST. WARSZAWY.

W sprawie wzmożenia akcji K. Fl. N. na terenie m. Warszawy i wybudowania kiosku propagandowego Sekr. Gen. K. F. N. p. gen. Marjusz Zaruski odbył szereg konferencyj z przewodniczącym Koła Warszawskiego prezydentem m. st. Warszawy inż. Zygmuntem Słomińskim.

UROCZYSTOŚĆ K. FL. N. W TORUNIU.

Dnia 5.XII r. ub. bawił w Toruniu na uroczystości ukonstytuowania się Wojewódzkiego K. Fl. N. Sekr. Gen., gen. Marjusz Zaruski.

Z DZIAŁALNOŚCI INSPEKTORATU.

Inspektor Kom. F. N. p. Stanisław Lech-Tomczak w sprawach organizacyjnych odwiedził w miesiącu grudniu województwa: Wileńskie, Białostockie, Łódzkie i Lubelskie.

NOWE WOJEWÓDZKIE KOM. FL. N.

W województwach Wileńskiem i Toruńskiem powstały Komitety Wojewódzkie Fl. N.

DO WSZYSTKICH KÓŁ KOM. FL. NAR.

W wielką rocznicę objęcia przez Polskę morza dn. 10 lutego r. b. Kom. Floty Narodowej uczci ten dzień jako „Święto Morza Polskiego" urządzając we wszystkich miejscowościach, gdzie są zorganizowane Koła, uroczystości, akademje, odczyty i t.p. Dlatego Centr. Kom. Fl. Nar. zwraca się z gorącym apelem do wszystkich Zarządów Komitetów Wojewódzkich i Kół miejscowych o poczynienie starannych przygotowań, aby godnie uczcić ten wielki dla Państwa naszego dzień, pobudzając społeczeństwo do ofiarności na rzecz budowy floty morskiej.

PODZIĘKOWANIE MINISTRA SKŁADKOWSKIEGO.

W okólniku, wystosowanym do wszystkich wojewodów, stwierdza p. min. Skład-

kowski, iż akcja władz administracyjnych w popieraniu działalności „Komitetu Floty Narodowej“ wydała wyniki bardzo pomyślne. Minister zaleca wojewodom, by w dalszym ciągu akcję tę popierali.

UTWORZENIE WOJEWÓDZKIEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ W WILNIE.

Dnia 4 ub. m. w wielkiej sali Konferencyjnej Urzędu Wojewódzkiego odbyło się inauguracyjne zebranie, zwołane przez p. wojewodę Raczkiewicza, mające na celu utworzenie Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej. W posiedzeniu tem wzięło udział przeszło 100 osób, a w tej liczbie przedstawiciele duchowieństwa, władz państwowych, wojska i samorządów oraz przedstawiciele różnych organizacyj i stowarzyszeń.

Po zagajeniu obrad przez p. wojewodę, zabrał dłos przybyły do Wilna delegat Centralnego Komitetu Floty Narodowej p. inspektor Stanisław Tomczak, który zaznajomił zebranych z celem i zadaniami Komitetu w wyczerpującym referacie.

Po ożywionej dyskusji uchwalono wyłonić wojewódzki Komitet wykonawczy, w którego skład weszli p. wojewoda Raczkiewicz — jako przewodniczący, oraz pp.: admirał Borowski, dyrektor Bosiacki, dr. Czarnocki, poseł Jan Piłsudski, T. Miskiewicz, Trzeciak, M. Bohdanowicz, dyrektor Szwykowski, prezes Żółtowski i J. Robakowski.

KOMITET FLOTY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY.

Na posiedzeniach Komitetu Obchodowego 10-lecia Niepodległości Rzeczypospolitej rzucono piękną i rozumną myśl przekształcenia (po zlikwidowaniu powyższego komitetu) go w Komitet Floty Narodowej. Jakoż dnia 11 b. m. o godz. 20 zebrało się grono zaproszonych obywateli i myśl tę urzeczywistniono wyborem prezydjum, do którego weszli pp.: starosta dr. Bereta, wiceprezydent dr. Chmielarski, gen. Thommée i ks. prałat Malczewski—tudzież Komitetu Wykonawczego z nast. członkami: pp. ppułk. Polniaszek (przewodniczący), red. Teskowa, ppułk. Polniaszkowa, major Arciszewski, Żmudziński, prof. Podgórski, Krasicki i Śliwiński.

Po zagajeniu zebrania przez p. dyr. Kwiatkowskiego referował cele i zadania Komitetu p.ppułk. Polniaszek, podnosząc nader wielkiej wagi znaczenie floty polskiej zarówno dla państwa, jak i dla obywatelstwa, a już szczególnie dla interesów sąsiadów Bałtyku t. j. nas Bydgoszczan. Za sam tylko rok 1926 — mówił referent, opierając się na danych statystycznych — z powodu braku własnych statków, zaprzepaściliśmy w obce ręce 375 miljonów złotych, nie licząc strat ewentualnych zarobków w razie posiadania własnej floty handlowej.

Przerażająco wielka ta suma oddziała niewątpliwie z dobrym skutkiem na bydgoskich i okolicznych obywateli i przekona ich o olbrzymiej doniosłości floty w życiu gospodarczem. Podobnie jak L. O. P. P. pracuje bezustannie nad ulepszeniem i wzbogaceniem obrony przeciwgazowej i przeciw atakom aeronautyki nieprzyjacielskiej, tak flota ma być naszą tarczą na morzu, a flota handlowa ma nam torować drogę do dobrobytu. Zły to obywatel polski, który nie chce zrozumieć tak ważnej roli floty narodowej, a bardzo nierozsądny ten, który tego nie pojmuje.

DZIAŁALNOŚĆ POMORSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO LIGI M.R.P. NA RZECZ K.FL.N.

Rzucona przez Wojewódzki Komitet L.M.R.P. inicjatywa ufundowania przez ludność Pomorza, w rocznicę obchodu 10-lecia Niepodległości, statku handlowego i rozbudowy Komitetów Floty Narodowej, znalazło żywy oddźwięk na posiedzeniu wojewódzkiego komitetu obchodu 10—lecia w dn. 25 ub. miesiąca.

Po poparciu projektu Ligi przez pana wojewodę Lamota, starostę krajowego b. min. d-ra Wybickiego i ks. biskupa dr. Okoniewskiego — na wniosek dr. Wybickiego — uchwalił wojewódzki komitet obchodu 10-lecia wezwać samorządy i ludność Pomorza do opodatkowania się na rzecz budowy statku handlowego p/nazwą „Pomorze”, a na wniosek członka komitetu ppłka S. G. Józefa Hoszowskiego połączyć tę akcję z akcją rozbudowy komitetów Floty Narodowej.

Szczegóły akcji mają wypracować specjalne sekcje (propagandy i finansowa), w skład których wchodzą również członkowie Wojew. Komitetu L. M. R. P.

Prasa pomorska, bez względu na zabarwienie polityczne, odniosła się do projektu naszego i uchwały wojewódzkiego komitetu obchodu nader życzliwie i zapowiedziała gorące poparcie tej akcji.

Niezależnie od tego, wszystkie komitety Ligi na całym terenie Pomorza przystąpiły przy udziale władz i reprezentantów społeczeństwa do planowej pracy na rzecz realizacji inicjatywy Wojewódz. Komitetu L. M. R. P.

ODEZWA OKRĘGOWEGO KOŁA K. FL. N. NA ŚLĄSKU.

W celu skoordynowania działalności poszczególnych instytucyj i grup społecznych dążących do utworzenia polskiej floty morskiej powołany został do życia ustawą z dnia 16-2 1927 r. Komitet Floty Narodowej, który ma za zadanie zebrać fundusze na budowę polskiej floty handlowej.



Mag. Józef. Robakowski, radca wojewódzki w Wilnie został wybrany na sekretarza Wojewódzkiego K. Fl. N.

Na czele prezydjum Komitetu stoi każdorazowo marszałek Sejmu, dalej do prezydjum należą marszałek Senatu, prezes Rady ministrów, oraz prezes Sejmowej Komisji przemysłowo-handlowej, minister spraw wojskowych, minister przemysłu i handlu, minister komunikacji oraz minister robót publicznych.

Cele Komitetu Floty Narodowej najlepiej ilustrują słowa p. ministra przemysłu i handlu inż. E. Kwiatkowskiego, wypowiedziane na konferencji prasowej w Komitecie Floty Narodowej w dn. 11-10 b. r.

„Wybrzeże morskie jest jedynym otworem, który daje ujście naszej prężności przemysłowej.

Gdybyśmy nie mieli tego skrawka wybrzeża morskiego, jaki posiadamy obecnie, stwierdza p. minister Kwiatkowski—mielibyśmy dzisiaj nie 90.000 bezrobotnych, lecz 400.000.

Jeżeli społeczeństwo wytrwa na tej drodze, jeśli nadal pogłębiać będzie ten stosunek, jeżeli coraz intensywniej będzie czynnie współpracować z inicjatywą Rządu i samorządów, organizacyj społecznych takich, jak Komitet Floty Narodowej i Liga Morska i Rzeczna, to w pracy tej zdobędziemy największe nieprzeczuwane sukcesy gospodarcze.

Jeden z czynników uzdrowienia bilansu handlowego to okręt polski.

Niech więc społeczeństwo polskie zrozumie, że każdy grosz, złożony dziś na rozwój floty handlowej — to jego własny dobrobyt w przyszłości”.

Jak z powyższego wynika Polska współczesna bez morza istnieć nie może.

Nie jest to frazes, ani chęć ozdobienia Jej majestatu widokiem morza, pokrytego kwietnikami flag okrętowych, wymagają tego Jej potrzeby gospodarcze i polityczne. Bez morza niezależność polityczna i gospodarcza Polski stałaby się fikcją. Odcięci od świata bylibyśmy podporządkowani nieżyczliwej a często wrogiej polityce ekonomicznej mocarstw, w razie wojny armja nasza, pozbawiona surowców i materjałów wojennych, zmuszona byłaby walczyć bez nadziei zwycięstwa.

Niepodległość naszego państwa ten skarb najcenniejszy, o który walczyły pokolenia — stałaby się również fikcją.

Musimy zatem stać się czynnikiem na morzu, a przez nie i na dalekich oceanach czynnikiem realnym konkretnym i mocnym.

Musimy stworzyć flotę.

O flotę wojenną troszczy się Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Handlowej floty żaden rząd nie może stworzyć i nie jest do tego powołany.

Cała handlowa flota rządowa wynosi obecnie 30 tysięcy tonn pojemności, t. j. tyle, co jeden większy statek oceaniczny.

Flotę zbudować może tylko naród, społeczeństwo.

Pracy w tym kierunku podjął się Komitet Floty Narodowej. Jest to praca obliczona na dziesiątki lat. Praca konieczna, którą musimy wykonać.

Zasadą organizacji Komitetu Floty Narodowej jest: każdy obywatel polski winien złożyć rocznie na ten cel najmniej 1 złoty.

Opłacający tę kwotę staje się członkiem Komitetu Floty Narodowej i otrzymuje legitymację.

Wierzymy, że każdy obywatel chętnie złoży swoją złotówkę na cel tak doniosły, jak budowa floty, i temsamem przyczyni się do zaspokojenia najistotniejszych potrzeb gospodarczych naszego państwa, dla

którego posiadanie własnej floty handlowej jest pierwszym czynnikiem w rozwoju mocarstwowym Rzeczypospolitej.

Składki przyjmuje Okręgowy Komitet Floty Narodowej Zagłębia Węglowego: Katowice ul. Jagiellońska, nowy gmach Województwa pokój 7, telefon 2120.

Również można przekazywać na P.K.O. konto czekowe nr. 30.

Okręgowy Komitet Floty Narodowej Zagłębia Węglowego.

KRONIKA

POLSKA FLOTA HANDLOWA.

Flota handlowa polska przewiozła w ciągu 1927 roku ogółem 360.000 ton towarów. W pierwszym półroczu 1928 — 318.000 tonn. Sprawozdanie P. P. „Żegluga Polska“ za październik r. b. wykazuje 42.842 tonny, przyczem dokonano 17 podróży i odwiedzono porty: Sztokholm, Vallvik, Lulca, Rotterdam, Bone, Ryga, Sfax, Nantes, Lousse, Oran, Casablanca, Szczecin. „Żegluga“ zainkasowała dotychczas za frachty Ł. 117.412-18-10. Wynosi to blisko pięć i pół miljona złotych. Pieniądze te miast powędrować do kieszeni cudzoziemców, pozostały w kraju.

Z BIBLJOGAFJI.

„Morze“ Nr. 12 1928 r. przynosi między innemi niezmiernie ciekawy K. Głuchowskiego program akcji Ligi Morskiej w kierunku uzyskania dla Polski, gospodarczych kondominjów i kolonij zamorskich.

OFIARY

LISTA OFIAR ZŁOŻONYCH NA BUDOWĘ FLOTY NARODOWEJ.

Wydz. Powiat. w Bielsku Podl.—zł. 25; Wójtostwo w Żerkowie, pow. Jarocin — zł. 31, 50 gr.; Wieluński Przemysł Drzewny, Budowlany Sp. Akc. — zł. 40; Urząd gminy Huta, pow. Suwalski — zł. 150; Urząd gminy Czostków w Filipowie, pow. Suwalski — 100; Urząd gminy Woroniaki, pow. Złoczowski — zł. 55; Szkoła Powszechna w Kamienicy Żywieckiej—zł. 16; Urząd gminy Aleksandrja — zł. [illegible]; Wójt Obw. w Krzywiniu—zł. 20, 15 gr.; Urząd gminy Majnów — zł. 35, 85 gr.; Szkoła Żeńska w Lisku — zł. 55 gr. 70; Szkoła Powsz. 3 kl. im. P. Skargi w Brzuchowicach — zł. 38; Urząd gminy Bersztу, pow. Grodno — zł. 50; Państw. Sem. Naucz. w Borunach — zł. 75 gr. 20; Państwowa Średnia Szkoła Techn. Kolejowa w Sosnowcu — zł. 50; Dyrekcja Gimnazjum Państwowego im. Bolesława Prusa w Sosnowcu — zł. 170, gr. 40, Od nauczycieli i uczniów 7 kl. Publ. Szkoły Powsz, № 117 w Warszawie, ul. Smocza 37—zł, 25; Miejska Szkoła Rzemieślnicza im. M. Konarskiego w Warszawie, ul. Leszno 72 — zł. 430 gr. 94.

POLICJA NA FLOTĘ NARODOWĄ.

Oficerowie i szeregowi Komendy Powiatowej Policji Państwowej w Tczewie gremialnie zapisali się do Komitetu Fl.N.

D.O.K. POZNAŃSKIE DLA K.FL.N.

Dzięki wybitnemu poparciu p. Gen. K. Dzierżanowskiego akcja K. FL. N. pomyślnie się rozwija wśród wojska.

OFIARA DZIECI NA RZECZ BUDOWY FLOTY MORSKIEJ.

Dzieci uczące się w Szkole Powszechnej Nr. 37 (w Warszawie ul. Drewniana Nr. 8), wpłacają co miesiąc do Kom. F. N. 6 zł. 10 gr., zebrane z groszowych oszczędności.

NA FLOTĘ NARODOWĄ.

Z okazji imienin podinspektora P. P. w Komendzie wojewódzkiej p. Cyankiewicza, oficerowie P. P. województwa pomorskiego, na rzecz Komitetu Floty Narodowej złożyli kwotę 41 zł.

SZKOLNICTWO DLA KOM. FL. N.

Akcja Kom. Fl. N. roztacza coraz szersze kręgi i obejmuje różnorodne gałęzie życia społecznego. Najżywszy oddźwięk znajduje w szkolnictwie polskiem. Wśród ostatnich licznych zgłoszeń, na pierwsze miejsce wysuwa się projekt p. Jana Borzęckiego, Inspektora Szkolnego w Kole. Podajemy główne punkty tego projektu, i wierzymy, że będą wprowadzone w życie we wszystkich powiatach przez pp. Inspektorów Szkolnych.

1) Poszczególne komplety nauczania każdej szkoły byłyby członkami kół z opłatą roczną 1 zł. — w ten sposób na terenie powiatu mielibyśmy około 300 członków—młodzieży.

2) Każda rejonowa konferencja nauczycielska jest członkiem z opłatą roczną 1 zł. — na terenie powiatu mielibyśmy w ten sposób od 10 do 20 członków zbiorowych—nauczycieli.

3) Wszystkie konferencje nauczycielskie w powiecie stanowią koło powiatowe.

4) Szkoły w gminie stanowią gminne koła.

5) Gminne koła młodzieży szkolnej prenumerują dla wszystkich szkół „Flotę Narodową“.

6) „Flotę Narod.“ prenumerują oddzielnie wszystkie rejonowe konferencje nauczycielskie.

W ten sposób w powiecie rozeszłoby się od 20 do 30 egzemplarzy „Floty“.

Dzięki energicznej inicjatywie p. Inspektora J. Borzęckiego według powyższego planu rozpoczęta została akcja w powiecie kolskim i konińskim w województwie Łódzkiem.

OD REDAKCJI.

Dla współpracy w naszym miesięczniku pozyskaliśmy pp. Wacława Sieroszewskiego, prezesa Związku Literatów, czynnego członka T-wa Polsko-Chińskiego, mec. Stanisława Malewskiego, znawcy prawodawstwa morskiego, i kom. Czesława Petelenza, jednego z najbardziej czynnych bojowników w kierunku naszej ekspansji morskiej.

NAGRODY

W myśl 13 artykułu Instrukcji dla członków korespondentów Komitet Floty Narodowej przyznał i wypłacił niżej wymienionym członkom korespondentom nagrody za ich wydajną pracę na rzecz Komitetu Floty Narodowej za okres do dnia 1 lipca 1928 r.

Modzelewski Zygmunt, Warszawa, Solec Nr. 20 m. 46 — 400 zł.
Gen. Zaruska Iza, Warszawa, Ossolińskich Nr. 8 m. 2 — 300 zł.
Zacharowa Zofja. Warszawa, Próżna 14 m. 16 — 200 zł.
Narkiewicz Kazimierz, Warszawa, Tamka Nr. 25 m. 53 — 100 zł.
Gorgolewski Jan, Jarocin, Al. Kościuszki— 400 zł.
Leśniewski Jan, Starachowice, p. Wierzbnik — 300 zł.
Paluch Stefan, kapitan, Poznań 57 p.p.— 200 zł.
Maciejewski Walerjan, Rawicz Magistrat— 100 zł.
Walasz Jan, Bielszowice, ul. Górna Nr. 1 d. 12 — 400 zł.
Moskwiński Zygmunt, Kobyłka d. Okóły— 300 zł.
Waśniewski Feliks, Rydułtowy — 200 zł.
Hulewicz Wacław, Popowo Toruńskie 100 zł.

Pani gen. Iza Zaruska powiadomiła Kom. Floty Nar., iż zrzeka się przyznanej nagrody na rzecz najbiedniejszej rodziny, po rybaku, który zginął na morzu Bałtyckiem za czasów polskich.

NOWOZORGANIZOWANE KOŁA.

WOJ. BIAŁOSTOCKIE:
pow. Suwalski — 1,
„ Sokólski — 1.
WOJ. POZNAŃSKIE:
pow. Wyrzyski — 5,
„ N. Tomyśl — 1.
WOJ. TARNOPOLSKIE:
pow. Tarnopolski — 2,
„ Złoczowski — 1.
WOJ. KRAKOWSKIE:
pow. Ropczyce — 2,
„ Oświęcimski — 2.
WOJ. LWOWSKIE:
pow. Gródecki — 1.
WOJ. LUBELSKIE:
pow. Hrubieszów — 1,
„ Lubelski — 2.
WOJ. STANISŁAWOWSKIE:
pow. Rohatyn — 1,
„ Stryj — 1,
„ Stanisławowski — 2.
WOJ. ŚLĄSKIE:
pow. Bielski — 3,
„ Cieszyński — 2,
„ Katowice — 20,
„ Lubliniecki — 2,
„ Świętochowice — 6,
„ Mościsko — 1,
„ Pszczyński — 5,
„ Tarnogórski — 3,
„ Rybnicki — 5.
WOJ. NOWOGRÓDZKIE:
pow. Stołpecki — 1,
„ Nowogródzki — 2,
„ Baranowicki — 1.
WOJ. POMORSKIE:
pow. wiecki — 1,
„ Chełmno — 1.
WOJ. WILEŃSKIE:
pow. Mołodeczański — 1.
WOJ. ŁÓDZKIE:
pow. Kaliski — 1.
WOJ. WOŁYŃSKIE:
pow. Zdołbunów — 1,
„ Równe — 1.